



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- **séance** -----

du

mercredi 24 septembre

2025

Sont présents (es) :

MM.	Frédéric SARRASSAT Laurent DOMINÉ Abdelnour LARDIDI Stéphane SARDANO Bastien ORSINI	Secrétaire 1 ^{er} secrétaire adjoint 2 ^e secrétaire adjoint Trésorier Trésorier-adjoint	liste FO RATP CSE 12/MTS liste CFE-CGC CSE 6/DSC liste UNSA CSE 3/SUR liste UNSA CSE 1/RDS CENTRAL liste FO RATP CSE 5/SEM
Mme	Elodie BERTHIER Florence RICHARD	Membre titulaire -	liste FO RATP CSE 5/SEM liste CFE-CGC CSE 14/BU RSF
MM.	Marc BRILLAUD Kamel OULD AHMED Nicolas BERGEAUD Yannick STEC Abdelhakim KHELLAF Pascal KERLEU Patrice MAUGERI Karl BENOIST Karim NEGADI	Membre titulaire -	liste FO RATP CSE 3/SUR liste UNSA CSE 6/DSC liste UNSA CSE 8/SIT liste CGT CSE 4/RER liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 9 M2E liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP liste CFE-CGC CSE 12/MTS Sans étiquette CSE 2/RDS CENTRES BUS
Mmes	Cécile AZEVEDO ¹ Farida KAIS Magaly CLEUET Mary FORD Marie-Mathilde GUEROULT Jessica RICHARDS ²	Membre suppléante -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 5/SEM liste UNSA CSE 6/DSC liste CFE-CGC CSE 6/DSC liste CFE-CGC CSE 13/BU TRAM
MM.	Mohamed CHAGH Nourredine ABOUTAIB ³ José JONATA ⁴ Olivier MERCIER Stéphane TONDUT ⁵ Eric TURBAN ⁶ Sébastien BOURGEOIS Sami TAGANZA ⁷	Membre suppléant -	liste FO RATP CSE 1/RDS CENTRAL liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 5/SEM liste UNSA CSE 8/SIT liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 9/M2E liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP

Sont absents(es)/excusés (es) :

MM.	Karim ROUIJEL Elies BEN ROUAG Gregory GUIDEZ André BAZIN Thibaut DASQUET Fabrice DELAGE Vincent BRIEUX	Membre titulaire -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 11/MRF liste CGT CSE 11/MRF liste CFE-CG CSE 13/BU TRAM
Mme	Florence ESCHMANN	Membre titulaire	liste FO RATP CSE 12 MTS
MM.	Aurélien DERACHE Michel MARQUES Damien MORILLA Laurent TROILO Samy SI-TAYEB Jean-Marie DUCELIER	Membre suppléant -	liste FO RATP CSE 12/MTS liste CGT CSE 11/MRF liste CGT CSE 11/MRF liste UNSA CSE 14/BU RSF liste LA BASE CSE 4/RER Sans étiquette CSE 2/RDS CENTRES BUS

¹ Remplace Karim ROUIJEL en tant qu'élu titulaire pour les votes

² Remplace Vincent BRIEUX en tant qu'élu titulaire pour les votes

³ Remplace Eliés BEN ROUAG en tant qu'élu titulaire pour les votes

⁴ Remplace Grégory GUIDEZ en tant qu'élu titulaire pour les votes

⁵ Remplace André BAZIN en tant qu'élu titulaire pour votes

⁶ Remplace Thibaut DASQUET en tant qu'élu titulaire pour les votes

⁷ Remplace Fabrice DELAGE en tant qu'élu titulaire pour les votes

Assistant à la séance :

MM. Mohamed **BOUZOURENE**
Gilles **DELEFOSSE**
Vincent **GAUTHERON**
Cyril **LARDIERE**

Représentant du syndicat FO RATP
Représentant du syndicat UNSA
Représentant du syndicat CGT
Représentant du syndicat CFE-CGC

Mme. Valérie **DADOU**

Conseil de Prévoyance

ORDRE DU JOUR

I - INFORMATIONS DU PRESIDENT

- | | |
|--------------------------|---|
| • <i>RATP Dev à Caen</i> | 7 |
| • <i>Points divers</i> | 7 |

II INFORMATIONS DU SECRETAIRE

- | | |
|----------------------|----|
| • <i>Secteur ASC</i> | 11 |
|----------------------|----|

III - QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLE

- | | |
|---|----|
| 1. <i>Restitution de l'expertise sur les conséquences pour l'EPIC de la mise en place de l'exploitation multi-opérateurs (cabinet Secafi)</i> | 15 |
| 2. <i>Consultation sur les conséquences pour l'EPIC de la mise en place de l'exploitation multi-opérateurs</i> | 41 |
| 3. <i>Information et consultation sur le projet d'évolution de la note 60-72 B sur le signalement et le traitement d'un objet délaissé</i> | 43 |

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour. Je vous souhaite la bienvenue dans cette séance supplémentaire du 24 septembre 2025 qui va nous permettre d'examiner les deux points sur lesquels je vais revenir.

Je voulais commencer la séance en souhaitant la bienvenue à Mme DADOU nouvellement nommée à la présidence du Conseil de prévoyance en remplacement de M. REZZOUG.

Le premier point de l'ordre du jour sera la restitution de l'expertise sur les conséquences de la mise en place d'une exploitation multi-opérateurs sur l'EPIC. L'avis de l'instance sera ensuite sollicité sur ces mêmes conséquences sur l'EPIC. Pour cela, nous accueillerons l'équipe de Secafi, ainsi que Mme BOEDEC, Mme COCHAT et M. NICOLAS pour la RATP.

Le deuxième point de l'ordre du jour nous amènera à vous informer et à vous consulter sur le projet d'évolution de la note 60-72 B concernant le signalement et le traitement d'un objet délaissé.

On va faire le point sur les personnes présentes pour pouvoir établir la liste des votants.

Nous ont été signalées les absences de M. ROUIJEL, M. DERACHE, Mme ESCHMANN, pour FO.

Y a-t-il d'autres absences ?

M. LE SECRÉTAIRE.- M. BOUZOURENE est en retard.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour la délégation UNSA, nous a été annoncée l'absence de M. GUIDEZ. Y en a-t-il d'autres ?

M. JONATA.- M. BEN ROUAG, M. TROILO. On attend M. SARDANO.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour la délégation CGT, nous ont été annoncées les absences de MM. BAZIN, DASQUET, MARQUES, MORILLA et DELAGE.

Pour la délégation CFE-CGC, nous a été signalée l'absence de M. BRIEUX.

Sont également absents, M. SI TAYEB et M. DUCELIER.

M. LARDIÈRE.- Mme RICHARDS nous rejoindra si elle le peut. M. DOMINE est en retard.

I – INFORMATIONS DU PRESIDENT

M. LE PRÉSIDENT.- **RATP Dev à Caen**

Je vais vous communiquer une information, il s'agit de la bonne nouvelle concernant RATP Dev et le fait qu'elle ait été retenue comme opérateur pressenti sur l'Étoile de Caen. Il s'agit d'un réseau ferroviaire de transport express régional. Il y a plusieurs lots. C'est le premier lot mis en concurrence. Dans ce lot, il y a plusieurs liaisons qui partent de Caen. Elles relient Caen à Coutances, Saint-Lô, Évreux, Cherbourg, Rouen, Lisieux, Granville, Rennes, ainsi que Lisieux à Trouville-Deauville, et Trouville-Deauville à Dives.

Cela représente un chiffre potentiel de l'ordre de 842 M€ sur les 10 ans et demi que dure l'appel d'offres, soit environ 85 M€ par an. On parle d'un opérateur pressenti, car d'aujourd'hui au 15 décembre, s'ouvre une période pendant laquelle l'autorité organisatrice, le Conseil régional de Normandie, va affiner le contrat avec l'opérateur retenu, RATP Dev. Si cette phase le confirme et que RATP Dev et la Région convergent, RATP Dev sera confirmée comme l'opérateur retenu lors d'un Conseil d'administration de la Région Normandie du 15 décembre. Dans la phase qui nous sépare du 15 décembre, le Conseil régional discute seulement avec RATP Dev. C'est un opérateur exclusif. Dans le cas d'une confirmation du Conseil régional de Normandie le 15 décembre, s'ouvrira une période dite "de mobilisation" du 1^{er} janvier 2026 à juillet 2027. C'est à partir de juillet 2027 que l'exploitation sera effectivement prise en main par le repreneur. Il y a un an et demi de phase de préparation.

Après le gain du T12 et T13, premier réseau ferré remporté par CAP, c'est une très bonne nouvelle. C'est une deuxième belle opération faite par le Groupe.

RATP Dev s'est appuyée sur toutes les expertises du Groupe pour bien se positionner dans l'objectif de remporter cet appel d'offres.

Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.- Une réaction. Vous allez presque nous faire regretter le PDG MONGIN qui nous avait affirmé que jamais la RATP n'irait concurrencer la SNCF sur son territoire dans la mesure où deux entreprises publiques n'avaient pas vocation à se livrer une guerre fratricide. C'est le commentaire de la CGT sur l'information.

Je voulais aborder trois points. Vous est-il possible de nous communiquer des informations complémentaires concernant un éventuel contrôle de l'EPIC par l'Urssaf, notamment sur les activités sociales et culturelles ? La CGT n'a appris ce contrôle que par des mails adressés directement aux secrétaires de CSE élus sur des listes CGT. Nous n'avons pas d'informations complémentaires sur le périmètre, le calendrier, même si nous n'ignorons pas que ce n'est ni la première ni la dernière fois que l'Urssaf contrôle les activités sociales et culturelles.

Nous souhaiterions un complément d'information sur le processus d'information des organisations syndicales et des instances représentatives du personnel sur la note laïcité de début septembre. Cette note circule mais, sauf erreur de ma part, il n'y a pas eu de dialogue social engagé avec les organisations syndicales ni de présentation dans les instances représentatives du personnel.

Je me permets une alerte sur des pratiques managériales qui pourraient s'apparenter à une remise en cause du droit constitutionnel de grève. Je veux d'abord parler d'agents pointés en code 800 parce qu'ils se sont déclarés sur CONSER et que cela ne fonctionne pas. Ce n'est pas la problématique de l'agent mais de l'entreprise. Si l'outil CONSER ne fonctionne pas, l'entreprise doit prendre les mesures nécessaires pour permettre aux agents de se déclarer. Il est intolérable que des agents soient pointés en code 800 alors qu'ils ont suivi la procédure. Ensuite, dans un autre département, quelque chose pourrait s'apparenter à du fichage d'agents grévistes par déduction. Des mails ont été adressés à des agents d'encadrement avec la liste des agents mobilisés pour la journée du 18 septembre. Par déduction, en rapprochant la grille de repos, les destinataires et le contenu, on peut identifier quels agents sont grévistes. Je trouve ces pratiques intolérables. Enfin, dans certaines unités, du personnel d'encadrement se permet de dire à d'autres agents d'encadrement qu'ils ne sont pas éligibles au droit de grève. J'aimerais connaître les textes sur lesquels s'appuie cette interprétation !

Pour l'instant, nous vous alertons sur ces pratiques et nous vous demandons d'y mettre un terme au plus vite.

Dernier élément, à la suite de l'information que vous nous avez donnée le 10 septembre sur la contractualisation entre les ateliers de Fontenay et RATP Dev pour la réparation des ponts du matériel de Lyon, on voudrait s'assurer que l'information est diffusée auprès des représentants du personnel et des organisations syndicales du secteur concerné, parce qu'il n'y a pas eu d'informations à date, y compris lors de la signature de l'ordre du jour. Il n'y aurait même pas eu un échange entre le président de l'instance et le secrétaire sur des informations importantes sur le fonctionnement du département.

Je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.– Il y a un contrôle Urssaf comme tous les trois ou cinq ans. C'est dans ce périmètre général du contrôle Urssaf dont l'EPIC fait l'objet, que la typologie des activités sociales et culturelles fait l'objet d'un examen particulier. C'est dans le cadre d'un contrôle Urssaf classique. À chaque contrôle, on a les mêmes questions...

M. LE SECRÉTAIRE.– C'était dans mes informations du secrétaire. Vous êtes contrôlés par l'Urssaf qui a décidé de regarder toutes les activités des ASC, un peu comme cela se passe tous les trois ou quatre ans. Il faut toutefois spécifier que cette démarche est toujours inquiétante. En 2018-2019, l'IGAS était là pour voir si on dépassait le plafond de la Sécurité sociale, et si on pouvait imposer les activités sociales et culturelles comme avantage en nature. À chaque fois que ce genre de contrôle est réalisé, on peut s'interroger sur la volonté profonde d'un gouvernement qui cherche de l'argent par tous les moyens. C'est une vision personnelle.

Les CSE qui reversent au CSEC doivent écrire à l'Urssaf que c'est le CSEC qui lui donnera l'intégralité des réponses, qu'ils versent les ASC mais qu'il y a une convention qui nous lie grâce à laquelle nous avons fait l'opération sur ce mandat.

On va donner les comptes, les catégories de dépenses, la répartition, etc., et l'enveloppe moyenne par agent puisque cela répond à leur demande. Des agents consomment plus que d'autres, c'est normal, c'est ce que l'on appelle la centralisation des œuvres sociales.

M. LE PRÉSIDENT.– Je n'ai pas de commentaires à faire sur votre appréciation mais juridiquement, il n'est pas dans le pouvoir de l'Urssaf de requalifier les activités sociales et culturelles en autre chose. La requalification que vous évoquez ne peut relever que du pouvoir législatif. Il n'y a pas de menace immédiate en lien avec le contrôle Urssaf.

M. LE SECRÉTAIRE.– Vous avez raison. Vu la situation du gouvernement, je pense que l'on peut être tranquille un moment.

M. LE PRÉSIDENT.– S’agissant de la note laïcité, la dernière fois que j’ai voulu inviter les organisations syndicales sur le sujet, elles ne sont pas toutes venues. Je retiens de votre remarque que le moment est peut-être venu de proposer à nouveau une invitation pour discuter ensemble de ce sujet. Je vais répondre comme cela.

Sur la grève, je prends note. Sur le dialogue social de MRF, on va passer le message. Connaissant l’information que j’ai passée en comité central, les élus de MRF peuvent demander des informations à leur direction locale.

II – INFORMATIONS DU SECRETAIRE

M. LE SECRÉTAIRE.- Je voulais évoquer le contrôle Urssaf et le travail que cela va demander aux équipes du CSEC. On est là pour cela, on répondra en temps et en heure.

La privatisation du Futuroscope sur un week-end a été un grand succès, 7 000 personnes satisfaites malgré un temps pluvieux en soirée le samedi. On se prépare à la privatisation de Disney le 10 octobre en soirée.

Pas d'autres informations.

M. LE PRÉSIDENT.- Je cède la parole aux représentants syndicaux qui souhaitent faire des déclarations.

Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.-

Monsieur le Président, Cher.e.s collègues,

À deux reprises, la CGT RATP a sollicité le Président et le Secrétaire de notre instance pour un report des points 1 et 2 de notre ordre du jour relatifs à la restitution de l'expertise et la consultation du CSEC-RATP sur les conséquences sur l'EPIC d'une exploitation multi-opérateurs.

Cette demande s'appuie sur les délais de communication aux membres de notre instance de l'expertise et de la synthèse ; Les éléments ayant été communiqués par mail en date du lundi 22 septembre 2025 à 15h56 pour notre séance de ce mercredi 24 septembre, convoquée à 14h. Force est de constater que les membres du CSEC ne disposent pas d'un délai raisonnable d'appropriation et de compréhension sur un sujet complexe dont l'approche de ce jour concerne des secteurs de l'entreprise peu connus autour de cette table.

De plus, nous considérons qu'il y a une inégalité manifeste de communication entre les différentes délégations dans la mesure où les organisations cogestionnaires sont les seules à siéger au sein de la Commission Economique et de la CSSCT et ont donc pu disposer d'un pré-rapport pour la Commission Economique qui s'est déroulée le 19 septembre dernier. Soit 3 jours avant l'ensemble des élu.e.s, ce qui pénalise les membres de la délégation CGT sur cette appropriation des éléments.

Le Président du CSEC a répondu négativement à ma sollicitation y compris celle de reporter à minima la consultation de l'instance à la séance du 08 octobre prochain au motif que, dès le début, il aurait été convenu, au lancement de l'expertise, un temps très bref de lecture des documents notamment en lien avec le processus de dialogue social de RDS.

Vous comprendrez aisément que nous ne pouvons admettre cet argument au regard de l'importance du sujet pour l'ensemble des agents de la RATP, du fait que le processus de dialogue social a été prédéfini dans l'accord de méthode relatif au dialogue social de l'ouverture à la concurrence du réseau de Bus, que la CGT-RATP est la seule organisation à ne pas avoir signé. Ainsi, en page 10, il est stipulé que le traitement des dossiers 11 et 12 relatifs aux impacts sur l'EPIC (hors RDS) des transferts est programmé sur la période de "juillet-octobre" et non de "juillet-septembre".

Enfin, et surtout, la date des Superviseurs et des Informateurs Voyageurs du CRIV, au CESCO d'IDFM au 1^{er} octobre 2025, est connue de la Direction de la RATP depuis le début de l'année, puisque cela faisait partie des discussions lors des négociations tripartites OSR/RATP/IDFM sur l'accord de substitution en vue de l'intégration des SUP et des IV à IDFM.

Autant dire que la Direction de la RATP avait largement le temps de prendre les dispositions nécessaires pour détendre le calendrier d'informations et de consultations de notre instance.

À moins que ce passage, à marche forcée, soit l'expression d'une volonté délibérée d'opacité sur l'ensemble des incidences sur l'EPIC et le collectif de travail d'une exploitation multi-opérateurs !! Nous ne pouvons pas non plus écarter la possibilité de vouloir cacher l'impréparation des conditions d'ouverture à la concurrence et de leurs conséquences...

Au passage, nous nous permettons d'exprimer notre regret de constater que la Direction de la RATP n'a pas le même empressement à répondre à notre courrier du 02 juin dernier, demandant la tenue d'une réunion avec l'ensemble des acteurs concernés sur les conséquences de la décision du Conseil Constitutionnel concernant la loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports et ses incidences sur la sécurisation du réseau de bus multi-opérateurs tant pour les agents que pour les usagers.

Dans les deux cas, la demande d'un moratoire sur l'ouverture à la concurrence que porte la CGT-RATP se justifie de nouveau.

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Monsieur BOUZOURENE ?

M. BOUZOURENE.-

Malgré la campagne de désinformation menée par le ministère de l'Intérieur, qui annonçait l'arrivée de "10 000 casseurs" dans les rues le 18 septembre, près d'un million de citoyennes et citoyens ont massivement investi les rues de manière pacifique. Cette mobilisation exprime un rejet clair de la casse sociale, du démantèlement des services publics, du report de l'âge légal de départ à la retraite et des orientations budgétaires injustes qui continuent de peser sur les mêmes.

Parmi les manifestants, de nombreux salariés en grève ont également exprimé leur exaspération face à la perte continue de pouvoir d'achat et à la dégradation de leurs conditions de travail. Les salariés de la RATP ont été nombreux à participer à cette mobilisation historique, entraînant des fermetures de lignes de métro et de bus, ainsi qu'une offre RER fortement dégradée : autant de signes visibles d'un malaise profond.

Mais derrière ces perturbations visibles, c'est l'ensemble des métiers de l'entreprise qui s'est mobilisé : agents des gares, tramway, maintenance, tertiaire, sûreté, encadrement... Aucun secteur n'est resté silencieux.

Pour FO Groupe RATP, le message de cette journée est très clair : les salariés refusent la dégradation de leurs conditions de travail, aggravée par les contrats successifs avec Île-de-France Mobilités (production, productivité, restructuration, ouverture à la concurrence, etc.). Ils exigent également une revalorisation immédiate de leur pouvoir d'achat. FO Groupe RATP sera le porte-drapeau de ces revendications et attend que la direction réponde aux attentes des collègues.

Concernant l'attribution des deux derniers lots de Paris, certaines informations indiquent que CAP RATP pourrait en perdre un. Si cela se confirmait, cela démontrerait une fois de plus le mépris d'IDFM envers notre entreprise et ses salariés. FO Groupe RATP considère cette situation inacceptable et affirme que l'ouverture à la concurrence n'a qu'un seul objectif : démanteler la RATP. Ceux qui pensent que cette stratégie affaiblira les mouvements sociaux se trompent : le mouvement du 18 septembre l'a clairement démontré.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur SARRASSAT.

M. LE SECRÉTAIRE.- J'ai oublié une information. On a un sujet sur le troisième versement des ASC qui devait être versé le 15, nous sommes le 24. Nous n'avons toujours rien sur les comptes. Même si le CE est correctement géré et que nous pouvons encore payer les salaires de nos salariés, c'est la première fois que cela arrive. On a eu une réponse de l'entreprise il y a quelques instants, disant que le versement serait effectué en urgence. C'est bien la première fois... Si on ne réagit pas, rien ne se passe. Il s'agit de plus de 13 000 €. C'est inquiétant. On devrait avoir les fonds d'ici la fin de la semaine mais avec 10 jours de retard, ce qui est exceptionnel.

M. LE PRÉSIDENT.- Il faut en comprendre les raisons. Néanmoins, les équipes se sont mobilisées depuis que l'alerte a été passée. Le virement a été fait hier.

III – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

Restitution de l'expertise sur les conséquences sur l'EPIC de la mise en place d'une exploitation multi-opérateur (cabinet Sécafi)

Mesdames Bérénice FERRIER et Françoise BRUNA-ROSSO et Monsieur Patrick LOIRE pour le cabinet SECAFI

Madame Rozenn BOEDEC, HR Partner – DSF/DRH

Madame Camille COCHAT, responsable mission – SUR/STP

participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT..- Bienvenue. Je vous propose de commencer par la restitution de l'expertise par l'équipe de Secafi, puis d'entendre les déclarations éventuelles des uns et des autres, avant d'organiser l'échange.

Mme FERRIER (Secafi)..- Bonjour. On va vous présenter le document de synthèse lié au dossier de la mise en place d'une exploitation multi-opérateurs. Ce dossier a été étudié en commission commune vendredi dernier avec les membres de la Commission économique et de la CSSCT. On propose un résumé du rapport. Si j'ai bien compris, les échanges auront lieu à la fin.

En introduction, le contexte général. Nous sommes à date sur la fin des attributions des lots de DSP qui concernent l'activité Bus à Paris. 12 ont d'ores et déjà été attribués. Vous les voyez sur la cartographie, ainsi que les différentes phases de mise en exploitation.

À compter du 1^{er} novembre, trois lots seront mis en exploitation : un lot hybride, le lot 9, exploité par Keolis, et les lots 42 et 45 exploités par la filiale RATP CAP Île-de-France.

On rappelle un contexte général d'ordre législatif puisque la bascule ne s'est pas faite en un temps comme prévu initial. Une nouvelle loi a été votée fin décembre 2023 suite aux recommandations de MM. Bailly et Grossot, à l'occasion d'une mission diligentée par Île-de-France Mobilités. Les 12 lots seront attribués et exploités par des filiales de droit privé. Pour l'organisation interne au Groupe RATP, c'est RATP CAP Île-de-France qui exploitera les différents lots pour lesquels il sera attributaire.

D'un point de vue social, les agents seront transférés. Ils perdront leur statut et seront à la convention collective des transports urbains, avec des modalités sociales et organisationnelles particulières par rapport à la convention collective puisque la loi a assoupli les conditions de transfert avec un renforcement du volontariat et le rattachement des agents qui seront transférés à leur site actuel. Il y aura des dispositions et une organisation dédiée aux agents RATP au travers du cadre social territorialisé.

Avant d'entrer dans le dossier, il était important de refaire un point sur la partie contractuelle de l'EPIC RATP puisque le contrat 2025-2029 porte trois contrats et intègre les différents détournages de l'activité Bus de la RATP : un contrat OT et GI, un contrat Bus et un contrat continuité de service. La partie continuité de service intègre des éléments mis en consultation dans le cadre de ce dossier.

Ce dossier est dans le dialogue social initié entre la direction et les instances, c'est l'avant-dernier dossier qui détache l'activité bus de l'EPIC RATP. C'est un dossier que l'on a qualifié d'émotif et de symbolique, puisqu'on arrive à une privatisation de l'activité bus de la RATP à partir du 1^{er} novembre 2025.

Autre point important que l'on le verra au fil des pages : ce dossier acte un changement de barycentre. Il y a une perte de contrôle et de responsabilité de différentes entités de l'EPIC RATP au profit d'IDFM, du fait qu'IDFM a imposé un nouveau cadre opérationnel, notamment pour la sûreté et la permanence générale.

Les entités de l'EPIC concernées seront tributaires d'IDFM et des nouveaux opérateurs privés, qu'il s'agisse de CAP Île-de-France ou d'autres exploitants attributaires. Je pense qu'il y a un enjeu plus global -pas aux bornes de l'entreprise RATP- et le besoin de reconstruire un modèle et une gouvernance nouvelle qui va *de facto* s'imposer à l'EPIC.

Ce dossier fait suite au dossier qui vous a été présenté précédemment, variabilisation, qui présentait les impacts RH liés à la mise en concurrence. Cela impactait les entités de l'EPIC.

Parmi les différentes entités de l'EPIC concernées, il y aura des changements sur des temporalités différentes. Il y aura des changements immédiats, comme les activités de la sûreté que M. LOIRE développera, la création du CESCO IDFM en lieu et place du CRIV sur la régulation, et des impacts peut-être mineurs mais importants sur la cartographie et les agents qui y travaillent. Des changements ont été initiés lors de la grosse organisation RATP 2023 qui créait un siège RATP avec des fonctions régaliennes, des centres de services partagés et la filialisation de certaines activités.

Les différentes entités du siège, notamment le CSP logistique, ITI (ex-EDT) et les services généraux, seront impactés puisqu'ils devront recréer demain une "relation client fournisseur" avec RATP CAP Île-de-France. Certains changements sont liés au changement de gouvernance d'IDFM puisque, compte tenu d'un manque d'anticipation de l'autorité organisatrice sur ces sujets, la RATP continuera à être prestataire pour IDFM pour tout ce qui est lié au système d'information. Les opérateurs de transports privés continueront donc à utiliser les SI de la RATP jusqu'à la mise en place d'un SI communautaire, propriété d'IDFM.

Vous avez un contrat bus d'une durée de 2 ans, qui intègre l'ensemble des détournages de cette activité, notamment les transferts des actifs à savoir matériels roulants et centres bus. Vous avez aussi un contrat de continuité de service, d'une durée de 2,5 ans, qui intègre la partie système d'information. La RATP deviendra un prestataire d'IDFM pour ces sujets.

Je vous propose d'entrer dans le vif du sujet. Sur la BU Sûreté, je m'arrêterai au propos introductif, et laisserai la parole à mon collègue.

Un point sur le domaine conventionnel et contractuel de la BU SUR. La BU Sûreté et les activités vont bénéficier de "droits exclusifs" sur le réseau, le RER, le métro et les empreintes futures du Grand Paris Express. Cette activité restera en monopole. Resteront également en monopole jusqu'à leur mise en service, les activités liées au tramway. Pour le périmètre Bus, on va entrer dans une exploitation duale. Compte tenu de l'échelonnement de la mise en concurrence, les activités de la Sûreté vont continuer à prêter pour la BU RDS sur les lots qui ne sont pas encore mis en service, et prêtera à la demande des opérateurs de transport privé concernant les activités de GPSR jour et GPSR nuit.

Un point important sur la politique de sûreté et les intentions d'IDFM. En matière de Sûreté, on a un écosystème relativement compliqué. Il y a les activités de GPSR, la police nationale. Au fil des années, IDFM a renforcé sa politique et sa stratégie de sûreté en positionnant des agents de sécurité privée. Il y a eu un renforcement considérable à ce titre. Elle a dernièrement créé une brigade régionale des transports, qui est une sécurité privée. Cet écosystème évolue sur le réseau francilien.

Autre point important : elle s'est dotée d'un conseil stratégique de la sûreté fin 2024 avec l'ambition de coordonner l'ensemble de ces acteurs dans le cadre de la politique sûreté qu'elle souhaite mener. L'ouverture à la concurrence va intensifier le rôle que peuvent jouer les activités de sécurité privée dans le réseau de l'EPIC RATP. Dans le cadre des DSP, un volant de sécurité privée est prévu pour chacun des opérateurs privés.

Contractuellement, il existe à date une convention sur les activités en monopole, d'une durée de 3 ans, c'est-à-dire 2025-2027, établie entre IDFM et la RATP, et validée par l'Autorité de régulation des transports, notamment sur la rémunération décidée. La convention à la demande pour les opérateurs de transport privé est en cours de négociation avec IDFM. On a eu l'occasion d'échanger avec la direction d'IDFM. Il y a un engagement de l'autorité organisatrice à garder un nombre d'heures constant. Par rapport à la convention établie, le nombre d'heures GPSR jour et nuit sera constant sur le périmètre à la demande. Je pense que l'intention première d'IDFM n'était pas de conserver un

volume d'heures sur du GPSR jour, mais compte tenu du décalage du Grand Paris Express et du redéploiement qui doit être opéré sur ces agents, il y a un engagement formel à conserver ce nombre d'heures sur la partie jour.

Le recueil social n'est pas concerné par la prestation à la demande puisque la BU SUR a fait le choix de conserver cette activité dans le périmètre en monopole. Le recueil social n'interviendra pas sur des empreintes en surface, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

M. LOIRE (Secafi).– Bonjour. Je vais poursuivre pour focaliser le propos sur une évaluation qualitative des enjeux en termes d'impact sur les conditions de travail pour l'ensemble des agents, y compris encadrants, au sein de la BU SUR.

Le schéma tente de synthétiser l'ensemble des activités contenues dans la BU SUR. À part le recueil social qui n'est pas concerné par les enjeux d'ouverture à la concurrence, tout ce qui fabrique l'activité au sein de la BU SUR dans la chaîne d'activité sera, de façon plus ou moins importante, impacté par l'ouverture à la concurrence en raison de la modification des process. Des enjeux touchent à l'exercice de la mission, même si elle conserve son côté régaliens -je parle du GPSR- dans ses prérogatives très étendues. Le reste, c'est-à-dire la capacité de commander, d'organiser, de réguler, sera impacté par la perte d'un certain nombre de dispositifs. Par effet domino, la capacité d'expertise, de connaissance des tendances et des faits de délinquance, qui est une valeur ajoutée forte au sein de la BU, va également être affectée.

L'activité est basée sur des interventions inopinées, à la demande, mais aussi sur des interventions dites programmées en fonction d'un certain nombre de connaissances acquises au fil des années par la BU sur son réseau. Elle connaît les lignes, les quartiers, etc. Cette expertise sera affectée. Enfin, tout le processus de concertation, coordination, *reporting*, contrôle, suivi des activités, verra son intensité s'élever.

Avant de rentrer dans le détail des changements de process et de gestes professionnels, je voudrais prendre quelques minutes pour parler d'un point qui me semble peu évoqué dans le document d'information-consultation, à savoir les impacts plus invisibles que les modifications des procédures, mais qui sont pourtant bien réels. Il s'agit des risques psychosociaux que l'on a beaucoup entendus lors des entretiens que l'on a menés avec les salariés de la BU SUR. De ces entretiens, je retiens trois aspects.

D'abord, la crainte de voir son travail remis en cause car les salariés de cette BU sont focalisés sur la préservation de la sécurité des personnels, des machinistes, des clients, etc. Tout ce qui va complexifier et retarder les interventions est perçu comme affectant la mission et ce qui fait le cœur de l'engagement professionnel. Ensuite, il y a la perception de la qualité empêchée, qui correspond au fait d'avoir des outils de nature à rendre les interventions plus compliquées. Les salariés veulent bien faire leur travail, mais ont des difficultés pour y parvenir. Le dernier aspect est plus global, il est lié à la plus grande place qu'IDFM veut prendre dans la gestion concrète de l'activité sécurité. C'est une sorte de remise en cause, une perte de reconnaissance de la valeur ajoutée et du service rendu par cette BU SUR. C'est une forme de déclassement, au sens collectif du terme, qui a pu s'exprimer.

Ce sont des formes de risques invincibles et diffuses qui appellent une certaine lucidité dans l'existence de ces risques et à renforcer le volet de prévention des risques psychosociaux. Quand on a fait passer les entretiens avec les équipes du Noctilien, j'ai trouvé qu'elles avaient beaucoup d'intérêt à en parler.

Au-delà des risques psychosociaux importants, certaines choses seront modifiées. Aujourd'hui, pour commander les équipes GPSR qui interviennent, il y a un PC qui appartient à la RATP. Les agents (ASR) y coordonnent les activités en lien avec la police quand ce sont des urgences, et bénéficient d'alarmes discrètes (AD) pour voir ce qu'il se passe. Les machinistes aussi peuvent les activer. La BU SUR fait la levée de doute, elle dispose aussi de la vidéo. Enfin, la BU SUR dispose de la

géolocalisation simultanée des équipes et des bus. C'est un atout important pour l'efficacité. La police n'en bénéficie pas. Quand elle se déplace, la police le fait sur des adresses, raison pour laquelle elle n'arrive pas toujours au bon endroit. C'est un souci pour la police.

Le sujet de demain est différent. Dans le schéma, on voit plus de strates, plus de flèches et moins d'outils. C'est une autre manière de résumer un changement important. Je vais commencer par les moins : la perte des alarmes discrètes, des écoutes et du contact direct avec le machiniste, la perte de la géolocalisation et de la vidéo.

Au rythme des DSP, l'opérateur de transport qui est l'employeur du machiniste aura des alarmes discrètes. C'est à lui que reviendra la responsabilité de faire la levée de doute. Il affectera ou pas une équipe de sécurité privée pour résoudre la problématique rencontrée. Pour se rassurer, je précise que deux-tiers des alarmes discrètes concernent des phases de test que les machinistes exercent au moment des prises de service, etc. Cela étant, il faudra intervenir dans les cas les plus importants. Ce sera à la sécurité privée de l'opérateur de le faire. S'il considère que ce n'est pas à la sécurité privée d'intervenir mais à une force qui a des prérogatives plus importantes, notamment d'éviction pour port d'armes, cela remontera dans une instance plus compliquée que celle d'aujourd'hui. Dans le schéma précédent, il y avait deux GPSR police, dorénavant ce sera trois. Il y aura toujours la police, l'ASR de la BU et un représentant d'IDFM (PLO).

Ce mécanisme de strates engendre un risque de complexité et un frein de quelques minutes dans la décision, qui peuvent retarder les interventions. Par ailleurs, je vous livre une sorte de rapport d'étonnement. Le fait de ne plus avoir d'alarme discrète, cela va avec la DSP. En revanche, si la géolocalisation est interrompue, les décisions de déplacement et de mobilité seront complexifiées parce que, pour le PC, il n'y aura plus les bus et les équipes.

Comment cela se traduit-il en termes d'impacts ?

Je commence par les équipes du PC. Le poste d'ASR qui est présent à la préfecture de police est déjà un poste exigeant en termes d'intensité au travail. Il est intéressant mais exigeant. Cette exigence s'accroît. Au lieu d'être deux, ils seront trois et il n'y aura pas la géolocalisation. L'addition de ces modifications peut rendre la charge de travail plus intense. Cela pourrait justifier le fait de positionner deux agents en cellule de commandement là où il n'y en a qu'un aujourd'hui. Tant mieux pour la répartition de la charge de travail des agents concernés à la préfecture de police, mais par report de charges, tout cela se ferait à effectifs constants au PC. S'il y en a un de plus à la préfecture de police, il y en aura un de moins au PC. Cela posera une problématique, notamment pour les équipes de l'après-midi, alors qu'il se passe beaucoup de choses à ce moment de la journée. Le risque est d'avoir un report de charges sur les équipes du PC si le renfort est confirmé.

Au fur et à mesure des DSP, les personnels qui avaient la responsabilité de la surveillance vidéo perdront la charge de travail équivalente aux vidéos. Un effet de vase communicant nous a été présenté en lien avec des programmes de préparation au Grand Paris Express avec des nouveaux systèmes vidéo. De plus, les systèmes ne seront pas les mêmes sur toutes les lignes, si bien que les formations à venir seront exigeantes. Il y aura un travail sur le droit à l'image.

S'agissant des impacts sur le CESCO et le CCDS, on les a regroupés. La matière première du CESCO est d'avoir une connaissance et une remontée de tous les faits de délinquance qui lui permettent d'avoir une expertise et un rôle de conseil pour fabriquer, donner des *inputs* pour décider telle opération, de tel type d'équipe, du nombre d'équipes etc. Le risque est de perdre cette expertise, cette vision dans le temps, et que le CCDS dont le travail est de programmer les interventions, soit moins informé pour savoir où se positionner et comment positionner le nombre d'équipages. Tout cela ne se produira pas brutalement en une fois, mais ce risque peut intervenir sur la période de l'ouverture progressive.

Autre risque, le CCDS contribue aux reportings, aux préparations. Un tableau liste les premiers éléments de reporting, de réunions à venir entre opérateurs, BU et OT. Il va y avoir une densification de la charge de travail pour les fonctions administratives, d'autant qu'elles ont comme enjeu de bien suivre l'activité pour faire valoir les prérogatives et l'activité de la BU SUR. Il faut être présent et défendre l'activité. Une intensité sur certains postes est à pointer.

Les craintes des équipes GPSR portent moins sur le geste professionnel qui ne sera pas forcément modifié, que sur deux ou trois éléments qui reviennent fortement, basées sur l'expérience dans les gares, l'accès aux locaux, aux EVB. Ce n'est pas anecdotique, c'est un vrai sujet en termes de conditions de travail. Un deuxième sujet est celui de la géolocalisation des bus et les contreparties en termes de qualité de service rendu. Un troisième concerne plus spécifiquement les pilotes et l'implication que cela peut avoir sur les relevés dans les comptes rendus d'activité, notamment à certains endroits. Pour l'instant, les pilotes sont "partout chez eux". Demain, sur des endroits multi-opérateurs, il peut y avoir plusieurs DSP au même endroit. Il y a un risque pour eux qu'il faut peut-être éclaircir sur la complexité de cet aspect.

Les entretiens ont eu lieu entre juillet et septembre. Ce qui nous a surpris c'est que le niveau de connaissance de ce que je vous décris est assez faible, y compris de la part d'encadrants. C'est surtout là le point d'étonnement. Cela questionne la préparation. Une date est importante, fin septembre pour les premiers tests process. Notre recommandation est de densifier la préparation des équipes, y compris celle des encadrants, parce qu'elles ne savaient pas dans le détail ce qui allait se passer.

J'ai terminé.

Mme FERRIER (Secafi).– Il y a deux CESCO, un lié à la BU SUR et un CESCO IDFM qui remplacera le CRIV.

M. LOIRE (Secafi).– Secafi n'y est pour rien, mais il y a une complexité supplémentaire dans le dossier. Quand j'ai parlé du CESCO, c'était celui de la Sûreté.

Mme FERRIER (Secafi).– Vous avez un glossaire dans le document 2.

M. LE SECRÉTAIRE.– Le document présenté est intéressant, bravo pour l'expertise. Cela n'a pas été une mince affaire, même s'il y a encore des négociations avec IDFM.

Je vais répondre à M. GAUTHERON, je suis favorable à ce que vous ayez les documents en même temps que la commission *ad hoc*. C'est une première réponse que j'apporte parce qu'il me semble légitime que tous les élus aient les documents au même moment.

J'aimerais que l'on prenne des questions sur cette partie pour qu'il n'y ait pas un grand couloir de présentation.

M. LE PRÉSIDENT.– Du coup, fait-on précédé ces questions des déclarations des organisations syndicales ?

M. LE SECRÉTAIRE.– On fera les déclarations ensuite.

M. GAUTHERON.– Merci pour la présentation et le travail. J'ai un regret, présentée comme cela, l'expertise correspond au CSE SUR qui connaît parfaitement ce Département, son organisation du travail et les effectifs. En revanche, les élus d'autres secteurs de l'entreprise qui sont autour de la table, ne connaissent pas l'organisation du Département SUR, les effectifs, leur nombre sur le terrain, la feuille de route.

Le CESCO IDFIDM n'a pas vocation à remplacer le CIRIV, mais a pour mission de coordonner l'exploitation du réseau en cas d'incident multi-opérateurs et d'assurer l'information. La régulation du réseau se fait dans chaque lot par chaque opérateur.

J'ai quelques questions et des remarques. Ma première question s'adresse à la direction de l'entreprise. Il a été dit que le recueil social n'était pas impacté. Je n'ai pas la même notion parce qu'il y a un impact, certes minime. Le personnel de conduite est mis à disposition du recueil social par le biais de conventions de détachement entre RDS et SUR jusqu'à récemment, pour tenir compte de l'ouverture à la concurrence. Sauf erreur de ma part, il a été proposé aux agents de retourner dans leur attachement ou d'être embauchés par la direction du Département SUR. Se pose la question du remplacement du personnel. Si un agent part à la retraite, la BU SUR va-t-elle embaucher des conducteurs de bus, sous quelle convention, sous quel statut puisqu'officiellement, il n'y aura plus de conducteur de bus à l'EPIC, ou est-il prévu à terme une sous-traitance de cette activité ou de la convention de partenariat avec des filiales du Groupe ?

Une autre question portait sur la décision du Conseil constitutionnel et la censure, notamment du point 2 de l'article 4 de la loi Tabarot sur la sécurisation des transports. Il n'est pas donné comme prérogative aux agents de sécurité privée, le pouvoir d'éviction des espaces et des matériels, et des impacts pour les agents de SUR. Les agents de sécurité privée des opérateurs vont pouvoir intervenir mais pas sur toutes les opérations. Ce qui signifie qu'il faudra appeler la police ou une équipe du GPSR, ce qui risque d'alourdir la charge de travail du GPSR. Je n'ai pas d'idée du nombre d'interventions à Bus pour des évictions. Je pense que cela représente beaucoup pour la continuité du service. Cet aspect doit être traité, peut-être en complément. C'est un élément à prendre en compte.

M. LE PRÉSIDENT. - On n'a pas plus le pouvoir d'éviction, après ce refus du Conseil constitutionnel, qu'on ne l'a aujourd'hui.

M. GAUTHERON. - J'ai déjà vu des voyageurs être sortis.

J'ai une autre question sur la possibilité d'interopérabilité des agents de sécurité privée. À titre d'exemple, la bascule des lots dans le privé se fait le 1^{er} novembre. On me dit oui, on me dit non. On me dit que juridiquement des agents peuvent quand même intervenir.

D'un point de vue sécurité, comment fait-on ? Si une ligne de bus de Belliard roule sur le secteur géographique d'Asnières Pleyel, on envoie l'équipe la plus proche, celle de l'opérateur privé. A-t-il le droit d'intervenir sur un bus RATP ? Nous n'arrivons pas à obtenir de réponse écrite.

M. LE PRÉSIDENT. - Y a-t-il d'autres interventions ?

Monsieur BOZOURENE.

M. BOZOURENE. - Je voudrais que l'on parle des agents les plus concernés, ceux de RDS. Pour nous, ils sont toujours présents. On a le sentiment qu'après leur avoir retiré leur statut et la plupart de leurs acquis et leurs conditions de travail, on leur donne maintenant une sécurité *low cost*.

M. LE PRÉSIDENT. - Vous parlez côté CAP ?

M. BOZOURENE. - Côté CAP, IDFIDM. Je parle du dossier d'aujourd'hui. Dans la présentation du dossier, on a une véritable inquiétude pour eux sur la géolocalisation des bus. On comprend que les outils ne seront pas connectés aux salariés du GPSR et qu'ils n'auront plus la localisation des bus. Ils seront obligés d'avoir trois ou quatre intermédiaires avant de savoir où est le bus. S'ils se déplacent, ils chercheront un bus dans tout Paris. C'est un vrai sujet. Auparavant, les ASR étaient en première ligne, aujourd'hui, ils sont en troisième ligne. Ils vont dépendre de la qualité du prestataire de l'OT. Le salarié de l'OT devra être en capacité de comprendre la situation pour la transmettre à la police qui va la transmettre aux ASR.

On a une réelle inquiétude pour les machinistes. J'ai compris que chacun aura un opérateur privé et que ceux-ci n'auront pas les mêmes prérogatives. Je suis un ancien machiniste, j'ai travaillé 16 ans à Bus. Avec le GPSR, il y avait la sécurité. Ils ont mis une dizaine d'années à comprendre le territoire, à s'y imposer, à être reconnus. On va y mettre des personnes qui n'ont aucune expérience et leur demander d'intervenir dans des quartiers dans lesquels elles n'ont aucune expérience.

Dans le schéma de demain, le réservoir d'informations du GPSR et la connaissance du territoire vont devenir la propriété d'IDFM. Du coup, on va envoyer des agents du GPSR à l'aveugle, ils n'auront pas la connaissance du quartier, ne sauront pas ce qu'il s'y est passé depuis une semaine, sachant qu'il peut y avoir des tensions. Aujourd'hui, l'information est remontée par le terrain, par les machinistes, les dépôts sont informés puis les PC SUR le sont à leur tour. Demain, ils n'auront aucune information. Une équipe de trois agents sera envoyée pour intervenir à Sartrouville alors qu'il y a peut-être une tension dans ce quartier depuis une semaine. On va les envoyer au casse-pipe.

Par ailleurs, vous nous dites que le CTIV va récupérer des missions sur le Grand Paris, mais on n'en a pas la certitude. Il n'y aura pas d'impact sur le nombre de salariés au CTIV ? Vous ne le dites pas.

Vous avez abordé le sujet de l'accès aux locaux. Si j'ai compris un même code sera utilisé pour tous les centres bus, peu importe le territoire. Dans une semaine, toute l'IDF aura le code des salles des machinistes.

M. LE PRÉSIDENT.– Toute l'IDF a toutes les clés de la RATP.

M. BOZUORENE.– Aujourd'hui, ce n'est pas le cas, on ne rentre pas dans les salles de machinistes. Demain, on risque de se retrouver avec des personnes qui squatteut un terminus.

M. BOURGEOIS.– À des endroits, on rentre avec un badge.

Mme KAÏS.– La carte de service.

M. BOZUORENE.– Pour finir, je reviens sur l'information transmise aux salariés. Les trois-quarts des salariés ne sont pas informés du projet ou ils n'en ont pas une bonne connaissance, or le projet démarre au 1^{er} octobre ou novembre.

M. LE SECRÉTAIRE.– Les schémas présentés sur les temps d'intervention me troublent. Le GPSR a des temps d'intervention sur les bus, il connaît la moyenne de ces temps, les temps de réaction, etc. Je vois un schéma qui s'apparente à une usine à gaz. En tant que machiniste-receveur, je m'interroge sur ma sécurisation quand je vois le temps d'intervention. Si on met le double de temps pour intervenir sur un bus en difficulté, le machiniste-receveur en subira les conséquences physiquement et moralement. Je ne vois pas la plus-value d'un tel schéma pour les machinistes-receveurs. En revanche, je perçois bien l'insécurité. Avez-vous évalué le temps d'intervention possible avec un tel schéma de prise de décision ?

M. LE PRÉSIDENT.– Je voudrais faire deux commentaires, en commençant par une intervention de méthode. Vous évoquez les impacts sur les machinistes-receveurs, c'est une question centrale. En méthode, ce n'était pas l'objet de cette consultation. Il est normal que cela n'ait pas été évoqué et travaillé dans cette expertise puisque c'est sur le périmètre du CSE 2. Il n'en reste pas moins que ce que vous évoquez est au cœur de la problématique.

Quand on évoque l'imminence de la mise en œuvre de ce dispositif et le fait que l'on ne soit pas très informé et que l'on n'ait pas pu informer, vous l'avez souligné M. LOIRE, il y a effectivement une forme de transfert d'une partie de l'ancienne responsabilité de la RATP vers

l'autorité organisatrice. Au passage, on vit cela tous collectivement sur de nombreux sujets successifs depuis 10 ou 15 ans. C'est une étape supplémentaire. Cela n'enlève rien à la responsabilité que l'on a d'accompagner les conséquences de ce transfert. La modification du sens du travail que vous avez évoquée, qui est incontestable, est la conséquence de ce transfert. Ce n'est pas parce qu'on n'y peut plus rien que l'on ne doit pas accompagner sur le geste métier et la façon de l'exercer. Ce sera une responsabilité de dire aux agents : attention, on ne peut pas exiger la même chose de vous demain par rapport à hier, avec d'autres leviers entre les mains.

La responsabilité étant dorénavant celle d'IDFM, elle fait depuis de nombreuses semaines, l'objet de discussions qui n'ont pas encore abouti. Les équipes de SUR défendent bec et ongles toutes les préventions que vous affichez sur le temps de réaction et la complexité, notamment dans le cadre de la commission Bailly dans laquelle ce sujet de la sûreté fait l'objet d'un examen particulier, très attentif, avec des groupes de travail. Une restitution a eu lieu devant le CSE 2 la semaine dernière ou il y a 10 jours. Les inquiétudes que vous remontez y ont été exprimées. Ce n'est pas faute pour la RATP de pousser IDFM dans ses retranchements sur toutes les conséquences de ses décisions. On n'est pas au bout du chemin. C'est peut-être la raison pour laquelle il est difficile pour SUR d'aller jusqu'au bout de l'information à l'ensemble des équipes sur la façon dont on va devoir dorénavant intervenir.

M. BOZOURNE.– Vous nous avez expliqué, M. AGULHON, que l'on se prépare depuis une dizaine d'années. On a vu beaucoup de très mauvaises choses dans l'entreprise avec les restructurations. À un moment donné, à la maintenance ou d'autres domaines, on faisait plus de curatif que de préventif parce qu'on avait perdu l'habitude de faire du préventif, alors que c'était notre point fort. Avec le GPSR, c'est mon inquiétude. Il y avait du préventif sur le terrain, demain on ne fera que du curatif, or c'est dangereux parce que certains individus sont violents.

M. LE PRÉSIDENT.– C'est une autre facette de votre point sur le fait que des agents seront envoyés alors qu'ils n'auront pas forcément l'information sur ce qu'il se passe.

M. DELEFOSSE.– On ne peut qu'être d'accord avec ce qu'ont dit mes collègues, d'où l'inquiétude. J'entends que c'est le CSE 2, mais c'est aussi un observatoire de la sécurité de demain pour la privatisation du tramway et du réseau ferré en 2039. Ce qui se fait aujourd'hui pour les machinistes touchés par ce manque de sécurité, sera mis en place sur le restant de notre réseau à horizon 2039.

J'ai une question, pour l'opérateur CAP Île-de-France, qu'en est-il de l'article 4121-1 du Code du travail qui oblige la sécurité des salariés à l'employeur ? Plus il y a de personnes dans le système sécuritaire, plus on va rallonger les délais. Le fait que les bus soient plus sécurisés, plus repérables par d'autres organismes, sera une catastrophe. Qu'en est-il de cette responsabilité de l'employeur ? Les salariés ont le droit à la sécurité. Malheureusement, la société est de plus en plus violente, on en a un nouvel exemple aujourd'hui qui touche l'Éducation nationale. La sécurité de nos collègues est obligatoire. Cela nous inquiète.

Venant du ferré, je vois l'avenir 2039, ce sera compliqué pour nos collègues. Je comprends l'inquiétude des agents de Bus qui seront les premiers touchés. Même si le système RATP GPSR n'est pas parfait, le travail est effectué, la présence est là, ils sont très réactifs. On va casser un service qui fonctionne correctement pour le remplacer par des services bas de gamme. Qu'en est-il de la sécurité des salariés de CAP Île-de-France ? Mis à part les deux dépôts de bus qui sont encore à l'EPIC, aujourd'hui c'est de leur responsabilité.

M. LE PRÉSIDENT.– Madame COCHAT ?

Mme COCHAT.- Bonjour.

Concernant le recueil social et le sujet des machinistes, il a été proposé aux agents détachés de RDS d'intégrer la BU SUR. Un certain nombre d'entre eux ont accepté. Sur le sujet du remplacement lors de départs à la retraite, on regardera ce qui est possible en fonction des compétences. On regardera demain comment cela se structure et comment cela avance. On offre aussi la capacité à des collaborateurs de passer le permis bus. Je parle de l'activité du recueil social.

Sur le sujet de l'éviction, la demande était que les agents de sécurité privée aient le pouvoir d'éviction. Cela n'a pas été retenu dans le cadre du décret d'application. Seul le GPSR a ce pouvoir.

M. LE PRÉSIDENT.- Et continue de l'avoir.

Mme COCHAT.- Oui. Chacun agira avec ses prérogatives. Nos prérogatives s'exercent quels que soient le territoire et le type de contrat, que ce soit sur le périmètre monopolistique ou sur le périmètre à la demande. On pourra exercer des prestations de sûreté tant pour des opérateurs de transport que pour des autorités organisatrices, comme aujourd'hui avec IDFM.

L'interopérabilité de la sécurité privée, c'est le problème d'IDFM. C'est elle qui est en charge d'organiser demain, c'est comme cela qu'elle cherche à se positionner. Elle a commencé à comprendre que les territoires seraient partagés et qu'une carte n'était pas qu'une "patate", qu'il pouvait y avoir des listes traversantes. Elle discute avec les opérateurs de transport pour organiser cette interopérabilité.

M. GAUTHERON.- Il n'y a pas des questions juridiques sur le sujet ?

Mme COCHAT.- Il y a effectivement le sujet du donneur d'ordre et de la capacité à faire.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est ce qui prend du temps.

Mme COCHAT.- C'est sur le territoire d'IDFM.

Vous avez évoqué la géolocalisation. Ce point a été vu. Pour rappel, la première réunion au cours de laquelle IDFM a parlé de ce sujet s'est déroulée le 15 mai 2025. Ceci pour vous donner un élément de calendrier. On fait avec ce que l'on a. Le sujet était de clarifier "le plat de nouilles" que vous avez évoqué sur les modes d'organisation, qui fait quoi et qui prend la responsabilité. Cela fait partie des points encore à traiter. Des ateliers sont en cours, notamment avec IDFM, pour regarder comment le mécanisme va s'opérer.

S'agissant du sujet lié au CTIV (Centre de traitement des images vidéo), sur la partie liée à l'ouverture à la concurrence, il est de la responsabilité de l'opérateur de transport de répondre aux demandes du régulier en cas de demande des forces de l'ordre dans le cadre d'une réquisition judiciaire. Le sujet est celui de l'arrivée du Grand Paris Express. Le traitement des images vidéo se fait au titre de notre activité monopolistique. C'est donc un sujet de vase communicant. On a fait le choix de maintenir le niveau des moyens parce qu'avec l'ouverture du réseau du Grand Paris Express, on aura un volume. Le volume de l'activité est plus sur le réseau ferré que sur le réseau Bus sur les demandes de réquisitions judiciaires.

Les locaux font partie des discussions que nous avons. Je n'avais pas l'information selon laquelle il y a un code. L'accès fait partie des points que nous avons mis sur la table avec IDFM. Notre convention n'est pas encore bouclée. Cela fait partie des sujets sur l'organisation de l'accès de ces espaces au personnel.

Concernant les temps d'intervention, la question a été remontée dans le cadre de la mission Bailly.

Vous avez évoqué le préventif *versus* le curatif. Sur le périmètre à la demande, l'opérateur de transport peut nous demander des dispositifs de sécurisation particuliers parce qu'il se passe des choses sur des territoires et que cela nécessite la présence des équipes du GPSR. Dans la discussion avec IDFM, notre demande est de ne pas être totalement saturé de ces demandes de prestations et de pouvoir avoir des missions de sécurisation, comme cela se fait aujourd'hui, mais aussi d'être présent sur les territoires pour capter ces informations et avoir la capacité d'intervenir en inopiné si on devait être appelé. Ce sont les modalités sur lesquelles on est en train de discuter avec IDFM pour assurer cette présence et cette visibilité, indépendamment d'être fixé à un moment donné pour une opération avec un opérateur de transport.

Je reviens sur 2039. La LOM a décidé, sur l'activité du service interne que nous sommes, que les prestations de sûreté qu'exerce le GPSR sont à la demande sur la partie Bus voire Tramway. On verra. On n'a pas de visibilité sur la manière dont IDFM se positionnera sur l'ouverture à la concurrence du réseau tram et sur la gestion des territoires. En revanche, sur la partie de l'ouverture à la concurrence du réseau ferré en 2039, notre activité reste en monopolistique : on sera l'opérateur de sûreté des réseaux, quel que soit l'opérateur désigné par l'autorité organisatrice.

M. LE PRÉSIDENT. – À l'identique du fait que le GI sera le mainteneur monopolistique, quelles que soient les modalités d'ouverture à la concurrence, du ferré. On peut se questionner sur le fait que l'encre n'est pas sèche sur toutes les questions posées. Entre le diagnostic posé par l'expertise, les questions qu'ont parfaitement en tête RDS et SUR et les sujets traités dans la commission Bailly-Grosset sur ces sujets de sûreté, il n'y a pas d'angle mort, je trouve cela rassurant. On a tous vu les mêmes questions. J'ai l'impression que l'on est tous conscient qu'il faut apporter des réponses à ces questions, et qu'aucune n'est restée dans l'ombre. Je ne sais pas si elles seront toutes documentées pour le 1^{er} novembre, mais elles sont toutes bien adressées, et personne n'escamote le sujet.

Sur CAP, je ne réponds pas directement parce que je ne suis pas l'employeur de CAP. Dans la mission Bailly-Grosset, je pense qu'il a été mis en évidence que les réseaux Keolis et Transdev ont un bon savoir-faire en matière de sécurisation des conditions de travail de leurs opérateurs. Dans la mission Bailly-Grosset, l'un des deux est un bon spécialiste de la sûreté. Il est intéressant de partager que les conditions d'organisation de la surveillance semblent donner des bons résultats.

Cela va-t-il s'emboîter avec la complexité d'IDFM et de sa troisième couche ? C'est ce qu'il faut regarder. En tout cas, je sais que CAP est tout aussi soucieuse que tout le monde autour de la table, pour faire en sorte que cela fonctionne.

Monsieur BRILLAUD.

M. BRILLAUD. – J'ai une question. Au 1^{er} novembre, toutes les alarmes discrètes seront-elles basculées à la CCOS PP ou seules certaines le seront ?

S'agissant des angles morts, aucun agent des ASR n'est informé pour le moment. Les agents entendent des bruits de couloir. Comme il n'y a pas de communication officielle, beaucoup de rumeurs sont fausses. On a une inquiétude quant au volume d'interventions sur les opérateurs de transport. Comme ils peuvent demander gratuitement une intervention du GPSR à la CCSPP (?) mais qu'ils n'ont pas les prérogatives pour sortir une personne du bus, ils appelleront sans arrêt le GPSR pour sortir des SDF des bus. Comme on retirera des équipes du métro ou du RER pour aller sur le bus, il y aura de l'insécurité sur le métro et RER. Comment vont-ils filtrer les appels ? Y a-t-il un volume maximum ? On est dans l'inconnu, aucun contrat n'a été signé. Il y a des inquiétudes et des angles morts.

Mme COCHAT.– Au 1^{er} novembre 2025, les alarmes discrètes des lignes des trois premières DSP (45, 42 et 9) ne seront plus au PC SUR, elles seront remontées à l'opérateur de transport. Est-ce le 1^{er} à minuit ou à 23 heures 50 ? je ne le sais pas encore, mais la bascule se fera le 1^{er} novembre.

Ils auront les alarmes discrètes du reste du réseau qui n'est pas encore basculé. Cette bascule aura lieu au fur et à mesure des dates des lots. Il y a cinq dates, cela commence le 1^{er} novembre 2025 jusqu'au 1^{er} novembre 2026. La phase suivante est jusqu'en mars. Cela ira crescendo au fur et à mesure.

Sur le sujet de l'intervention et des volumes, etc., on négocie un volume d'heures plutôt fléché par DSP. Néanmoins, dans nos discussions avec IDFM, on souhaite ne pas donner la totalité des volumes au titre des opérateurs de transport parce que l'on ne sait pas comment cela va s'organiser. On souhaite avec IDFM, conserver un volume d'heures qui sera dédié au réseau bus mais pas forcément affecté aux DSP pour pouvoir positionner nos équipes dans les endroits où il est intéressant et important qu'elles soient en fonction des problématiques.

Quant à votre question sur l'information, on est aussi dans le cadre de la gestion du respect du dialogue social, un certain nombre d'options sont organisées pour redescendre l'information.

M. GAUTHERON.– Sur le CRIV, dans les documents liés au transfert des agents, des sup et des IV, il y a deux ou trois slides sur l'usine compliquée shadokienne des nouvelles procédures d'alarmes discrètes et des traitements. Cela précise un peu le schéma qu'il y a dans l'expertise.

M. BOUZOURENE.– Vous parlez de volumes d'heures négociés avec IDFM pour les GPSR. Dans le document, le niveau est stable. Vous ne savez pas ce que va demander IDFM en termes d'interventions sur le réseau bus. Il y a le même volume d'heures que cette année. Or, le Grand Paris intègre ces demandes. Les effectifs du GPSR ne sont pas à la hauteur. On prend des gares supplémentaires dans un périmètre plus grand. S'agissant du délai d'intervention, j'avais une inquiétude pour bus mais je commence aussi à en avoir une pour le métro et le RER. Aujourd'hui, les équipes du GPSR sont statiques à Orly, presque tous les jours. Cela fait partie d'une prestation mais c'est une équipe qui n'est pas sur le réseau.

M. NEGADI.– Je vous écoute mais j'ai du mal à comprendre les différentes instances, notamment le CRIV, le CESCO et la PG. Je n'ai pas compris le rôle de chacun à l'avenir. En cas de problème pour un agent la nuit, qui sera le réel contact ? Le CESCO, le CRIV ou la PG ? Je n'ai pas compris le rôle de chacun.

M. LE PRÉSIDENT.– Un machiniste de nuit dans une filiale.

Mme COCHAT.– Si on reste sur le périmètre d'activité de l'EPIC, cela arrive au PC SUR qui tourne 24 heures sur 24.

Quand cela basculera auprès des opérateurs de transport, cela arrivera au PC de l'opérateur de transport qui doit normalement tourner 24 heures sur 24. C'est de la responsabilité de l'opérateur du transport. Au sein du commandement de la préfecture de Paris, cela tourne 24 heures sur 24.

M. NEGADI.– J'ai cru comprendre que le CESCO ne remplacera pas le CRIV. À la lecture, je vois le contraire. Je veux comprendre le rôle du CESCO. J'anticipe un peu, c'est la page 23. J'aimerais un éclaircissement.

Mme COCHAT. - À la BU SUR, il y a le CESCO, le centre d'étude et de surveillance et de conseil opérationnel, en charge de collecter tous les faits de délinquance. C'est le CESCO de la RATP. Il s'avère qu'IDFM qui doit beaucoup nous aimer, a choisi dans son organisation, de créer un CESCO qui ne veut pas dire cela, c'est le centre de supervision et de coordination opérationnelle, qui est à la main d'IDFM et qui va coordonner toutes les activités de remontée de régulation. C'est l'équivalent de la PG version bus.

Il a une vision 360 de ce qui se passe sur les réseaux pour les différents opérateurs. C'est lui qui sera la tour de contrôle et répercutera l'information.

M. LOIRE (Secafi). - Je vais intervenir sur un point. J'ai compris que la discussion embarquait IDFM. Quand on voit les enjeux de confusion dans les entretiens, ma recommandation serait de modifier pour éviter cette confusion, avant que tout cela soit figé. À terme, cela risque d'avoir des impacts.

M. LE PRÉSIDENT. - On n'a pas la main, c'est IDFM. Des heures de réunions ont été consacrées par RDS, par SUR et par la mission Bailly-Grosset pour interpeller IDFM, y compris dans les instances du CSE 2. On a besoin d'une clarification définitive sur les décisions prises pour communiquer. À un moment donné, chacun devra prendre ses responsabilités.

M. LOIRE (Secafi). - C'est peut-être à la RATP de changer le terme CESCO...

M. LE PRÉSIDENT. - Si ce sont des choses de cet ordre, c'est à notre main.

M. LARDIDI. - J'avais déjà soumis l'idée de changer les noms, il y a deux mois. Vous venez de dire qu'il y a eu plein de réunions avec IDFM qui n'a pas voulu. Je comprends, IDFM paie. On aurait pu changer de nom.

M. LE PRÉSIDENT. - Je propose de poursuivre avec la PG.

Mme BRUNA-ROSSO (Secafi). - On va reparler du CESCO. J'essaierai de vous expliquer en quoi il est différent de l'autre.

Sur la PG, la permanence générale, le périmètre est plus petit. La permanence générale est au sein de la BU RSF et compte environ une soixantaine d'agents. C'est la tour de contrôle de l'ensemble des réseaux aujourd'hui. Elle a un interlocuteur sur la partie Bus, le CRIV. Elle intervient pour la mise en œuvre des moyens de substitution quand se produisent des événements susceptibles d'interrompre le trafic sur le réseau ferré pendant plus de 2 heures. Dans ce cas, le CRIV intervient pour mettre en œuvre des moyens de substitution dans un délai de 40 minutes à partir du moment où la PG lui donne l'ordre d'intervenir. La PG a un rôle d'évaluation de la gravité de l'incident et des besoins ou non de mettre en œuvre des moyens de substitution.

La PG et le CRIV interviennent main dans la main sur la base de scénarios d'intervention. À partir du moment où il y a une interruption entre deux stations, on va mettre en œuvre tel ou tel moyen. C'est déjà défini. Chacun sait ce qu'il a à faire. La mise en œuvre de moyens de substitution est une opération complexe puisqu'elle se fait en prélevant des moyens sur l'offre existante. Il faut déshabiller Pierre pour habiller Paul, enlever de l'offre sur les bus qui sont censés circuler de façon régulière et les déployer au service des moyens de substitution avec un enjeu de très bonne connaissance du réseau, de connaissance de la voirie, du trafic, des impacts que cela peut avoir sur les voyageurs, etc. C'est le process qui fonctionne aujourd'hui.

Ce processus affiché à l'écran a été fait par Secafi. Il n'est pas gravé dans le marbre. Il n'est pas propriété RATP, peut-être même pas validé par la RATP. Si l'événement produit une interruption de service supérieure à 2 heures, la PG interpelle le CRIV qui met en œuvre les moyens de substitution, avec les centres bus. Demain, il y aura un interlocuteur supplémentaire, le CESCO IDFM,

qui prendra contact avec les différents opérateurs. Au 1^{er} novembre, il prendra contact avec le CRIV pour la partie bus EPIC, et avec les autres opérateurs pour les bus gérés par des opérateurs privés. Il coordonnera les différents opérateurs pour mettre en œuvre ces moyens de substitution. Cela peut être relativement plus complexe puisqu'il faudra coordonner des opérateurs privés entre eux, sachant qu'il y a 40 minutes pour mettre en œuvre les moyens de substitution.

On a regardé le côté PG. Évidemment, la PG est un acteur de second rang. C'est au niveau du CRIV, du CESCO IDFM, que toute la partie opérationnelle de ces moyens de substitution va se jouer. Basiquement, au lieu d'appeler le CRIV, la PG appellera le CESCO IDFM. La PG est toutefois responsable de la continuité de service pour le voyageur. Sachant que les interruptions de trafic qui suscitent ces mécanismes de substitution interviennent majoritairement sur le réseau ferré, c'est la PG qui va récupérer la qualité de service sur le réseau ferré et qui sera pénalisée avec l'EPIC RATP, si les moyens de substitution mettent 1 heure 30 à se mettre en œuvre parce qu'il a été compliqué de coordonner les opérateurs.

On a eu ce débat en commission avec vous. IDFM a choisi cette organisation et devient responsable de la réactivité par rapport à ces moyens de substitution. Cela dit, c'est toujours la PG qui sera interpellée sur les réseaux sociaux pour se faire critiquer si cela ne va pas. Les agents de la PG sont très structurés et conscients qu'il y a eu un transfert de responsabilité vers le CESCO IDFM. On est aussi sur la problématique de la qualité empêchée, évoquée par Patrick précédemment, puisqu'on va indirectement subir les effets d'une potentielle dégradation de la qualité de service. Rien n'est écrit, rien ne dit que cela se passera mal, mais il y a un ensemble de processus à mettre en œuvre. On parlait des modes opératoires sur les alarmes discrètes et de leur gestion, mais décliner un scénario de mise en œuvre de moyens de substitution multi-opérateurs peut aussi devenir shadokien.

Se pose une première question : va-t-on adapter les scénarios aux différents contextes multi-opérateurs ? Une deuxième question se pose : comment les opérateurs privés seront-ils formés à ce scénario, à cette problématique de mise en œuvre de moyens de substitution ? Les agents de la PG interpellent pour savoir si un opérateur privé se sentira responsable de la continuité de service, de la même façon qu'un centre bus ? Son but sera d'assurer les lignes régulières, mais pas forcément de mettre en œuvre des moyens de substitution pour le réseau ferré. On est sur une logique de réquisition, dès lors que l'on parle de bus de substitution. Pour autant, cette notion de réquisition sera-t-elle bien comprise des opérateurs ? On a cru comprendre qu'il n'y avait pas, dans le contrat, de pénalités liées à cette mobilisation de moyens de substitution.

J'ai résumé la problématique, ce n'est peut-être pas la peine d'aller plus loin. Ce qui est important c'est que la PG est en second rang et qu'il y a une interdépendance que l'on ne peut pas nier entre le réseau ferré et le réseau bus.

M. LE PRÉSIDENT.- On finit la présentation.

Mme BRUNA-ROSSO (Secafi).- Sur la cartographie et la signalétique, aujourd'hui il y a une mutualisation de tous les moyens de cartographie et signalétique au sein de RSF dans un service qui compte 13 agents et qui réalise la cartographie et la signalétique pour le réseau dans son ensemble avec l'outil RATP qui s'appelle Geoconcept. Là aussi, il y a une forte interdépendance entre le réseau ferré et le réseau bus puisque, sur les plans de secteurs d'une station de métro, on voit tous les arrêts de bus ou de stations de RER, les numéros, les positions sur la route. Séparer la cartographie bus et la cartographie ferrée crée de la complexité. C'est ce qui est prévu demain puisqu'au fur et à mesure de la bascule des différentes DSP, chaque DSP prendra en charge la réalisation de sa propre cartographie sur un outil IDFM, qui s'appelle Tkartor.

La période intermédiaire sera complexe puisqu'il y aura des lignes de bus EPIC, des lignes de bus opérateurs privés. L'EPIC continuera à faire sa cartographie sur les lignes RDS, mais aussi sur les points d'arrêt sur lesquels l'EPIC a le poids le plus important. Cela pose la question : quels sont

ces points d'arrêt ? Il faudra dresser la liste à un moment. Il y aura une séparation des rôles "en dentelle" entre les services cartographie des opérateurs et celui de la RATP. Celui de la RATP a fait l'objet d'une étude dans le cadre du chantier de variabilisation, l'adaptation des effectifs par rapport à la perte d'activité est prévue, elle a même été faite. La trajectoire est connue. Les agents sont parfaitement informés. On n'est pas comme on l'était sur la PG, avec des salariés qui se posent encore des questions. Les agents de la cartographie savent ce qu'ils font aujourd'hui et ce qu'ils feront demain.

Le point de vigilance porte plutôt sur les process fins entre les opérateurs et IDFM. En termes d'interdépendance entre cartographie ferrée et bus, comment les équipes cartographie seront-elles alimentées des modifications sur les dessertes et les points d'arrêt bus des opérateurs CAP IDFM et autres opérateurs privés avec deux outils différents ? Si les cartographies ne sont pas parfaites le 2 novembre voire le 15 novembre, ce sera moins dramatique que s'il y a des problèmes de sécurité sur un bus, mais il y a quand même un certain nombre de process à définir.

L'entité fera-t-elle la cartographie de CAP Île-de-France ou CAP Île-de-France récupérera-t-elle sa propre cartographie ? Qui va s'occuper du passage en format portrait des plans de bus à chaque point d'arrêt ? Il est important de clarifier un certain nombre de sujets pour savoir qui fait quoi, éviter de "s'emmêler les pinceaux" et de faire deux fois les choses.

M. NEGADI. - Je n'ai pas très bien compris le rôle de chacun. Le CRIV travaillera avec la PG mais d'après le document, il sera remplacé par le CESCO. Le CRIV existera-t-il à partir du 1^{er} novembre ? En cas de problème majeur comme une interruption de ligne, qui prendra la responsabilité, est-ce la PG, CESCO ou le CRIV s'il existe ? Qui va coordonner ? Qui aura une communication claire et nette avec les agents ?

Mme BOEDEC. - Le périmètre de la PG ne change pas puisque depuis près de 3 ans, elle ne s'occupe plus de la supervision de ce qui se passe sur le réseau de surface. Cette responsabilité a été transférée au CRIV il y a 3 ans. Sur le reste, le tramway, le métro et le RER, le périmètre de la permanence générale, qui est la tour de contrôle de ce qui se passe sur les réseaux, est invariant. On a pointé du doigt une spécificité, l'organisation des substitutions bus quand il y a une interruption sur le ferré, principalement sur les bouts de ligne puisqu'évidemment, les substitutions ne sont pas mises en œuvre dans Paris. La PG était aux commandes pour organiser les substitutions *via* des bus, puisqu'on parle de remplacer des tronçons de lignes ferrées. Jusqu'à présent, la PG contactait le CRIV qui mettait en œuvre la substitution nécessaire en fonction du type d'interruption qui s'était produit. Cela a été très bien décrit avec des scenarii que l'on connaît, qui sont anticipés.

Demain, cela ne sera pas le CRIV qui organisera ces substitutions mais le CESCO IDFM qui est une sorte de chapeau au CRIV, sachant que le CRIV demeure. Le CRIV c'est comme le PCC, c'est la régulation. La seule différence est qu'il sera opéré par différents types d'opérateurs. On va continuer à avoir des régulateurs bus EPIC pour toutes les lignes de l'EPIC, des régulateurs CAP, et des régulateurs pour chacune des DSP. On aura un CRIV multi-opérateurs. Jusqu'à présent, le CRIV avait un rôle de PG du réseau de surface, rôle qui lui avait été transféré il y a 3 ans.

Ce n'est plus possible puisqu'il y aura plusieurs types de régulateurs au CRIV, des régulateurs CAP, Keolis, etc. Le CESCO a été créé pour faire une coordination de tout cela. Le CRIV s'occupait de la régulation et de la coordination du réseau de surface. Demain, il continuera à faire de la régulation, et le CESCO fera la régulation des opérateurs entre eux. Ce qui nous intéresse ce sont les impacts sur la PG. Merci pour la façon dont vous l'avez présenté, qui est très claire. Il y a un changement de numéro de téléphone. L'opérateur de la PG appellera le CESCO en lieu et place du CRIV, mais il est soucieux de la bonne réalisation de la substitution, tout comme le PRF.

Pour s'assurer que tout cela se met en ordre de marche, une période d'adaptation sera nécessaire, c'est indubitable. Il faudra commencer par faire ce qui est prévu. Des REX sont prévus de façon régulière entre le CESCO et la PG. Ils ont déjà pris attaché. Les personnes qui vont travailler au

CESCO sont des anciens du CRIV, des agents qui ont la compétence et la connaissance des nécessités d'exploitation du réseau de surface. Des réunions ont été organisées entre PG et CESCO pour savoir comment s'organiser. Des réunions régulières auront lieu. Au-delà de cela, il faudra faire émerger dans les équipes, de façon quotidienne, régulière, toutes les difficultés opérationnelles que ce changement pourrait poser, afin que l'on puisse échanger plus régulièrement avec le CESCO et IDFM de manière générale, et que tout s'ajuste. J'espère que le rôle de chacun est plus clair pour vous.

M. BOZOURENE.– La PG avait le rôle d'organiser les bus de substitution sur le terrain...

Oui, le CRIV mais au départ la PG adressait la demande. Des agents de maîtrise de la RATP intervenaient sur le terrain et s'occupaient de la gestion de l'ensemble des bus. On va se retrouver demain avec des bus CAP, Keolis. Qui va coordonner tout cela ? Qui va donner des instructions aux bus de Keolis ? Il n'y a plus personne aujourd'hui. Si les dépôts ne fournissent pas les agents de maîtrise, qui va gérer cela sur le terrain en temps réel ?

Mme BOEDEC.– Le CESCO IDFM, c'est la raison pour laquelle il a été créé. Il faudra demander à différents opérateurs de contribuer à la substitution. Les exploitants des différentes DSP répondent à un cahier des charges, ils ont été choisis par la démonstration qu'ils ont faite à IDFM qu'ils étaient en capacité de répondre à toutes ses demandes. C'est au cahier des charges des DSP, ils ont été sélectionnés en expliquant qu'ils contribueraient aux substitutions. Dans le cahier des charges réalisé par IDFM pour sélectionner les futurs exploitants, contribuer aux substitutions fait partie de ce qui leur a été demandé demain. Charge à IDFM de s'assurer que les obligations contractuelles qu'elle a elle-même fixées par rapport à des exploitants qu'elle a lui-même choisis, sont bien respectées.

Que certains doutent de sa capacité à le faire, c'est une chose, chacun est libre de penser ce qu'il veut. On peut se dire qu'elle joue bien son rôle d'autorité organisatrice en se positionnant sur ce domaine. On a parfois eu l'habitude d'avoir des activités qui allaient au-delà de notre rôle d'exploitant en Île-de-France, de par notre histoire, mais aujourd'hui, IDFM s'octroie un rôle de coordination de réseaux multi-opérateurs. Or, on ne peut pas contester que c'est bien le rôle d'une autorité organisatrice. Pour répondre à votre question, M. BOZOURENE, c'est le CESCO qui est en charge de piloter l'organisation d'une substitution avec une partie bus RATP, une partie de bus CAP, une partie de bus Keolis.

M. BOZOURENE.– J'ai compris qu'ils seront dans leur tour d'ivoire et qu'ils géreront à distance, mais ils n'ont plus d'effectifs sur le terrain. À la PG, ils demandaient à trois ou quatre agents de maîtrise d'intervenir pour gérer la fluidité des bus au fur et à mesure. Qui va le faire ? Si cela tombe en soirée, a-t-on la garantie que tous les centres bus auront les effectifs nécessaires pour canaliser, envoyer les bus et les réguler ?

Mme BOEDEC.– Je crois que cela ne change pas tellement par rapport à la situation actuelle puisqu'aujourd'hui c'est le CRIV qui assure l'éventuelle présence d'un agent de maîtrise ou de régulation au côté des machinistes qui font la substitution. Ce n'est pas la PG qui commandite des personnes à pied d'œuvre.

M. BOZOURENE.– Chaque dépôt transférait *via* le CRIV et envoyait des agents de maîtrise...

M. LE PRÉSIDENT.– Si, dans le cahier des charges, ils ont pris la responsabilité de répondre avec l'engagement d'assurer les bus de substitution, c'est en connaissance de cause des moyens à mettre en place localement.

Le doute est permis. Il faudra observer. Depuis tout à l'heure je nous écoute, la RATP porte l'idée qu'il puisse y avoir un observatoire des conditions de la mise en concurrence. On voit que de nombreuses questions pourraient alimenter cet observatoire.

M. SARDANO.– Je connais le sujet puisque j'ai participé à des négociations avec IDFM. Mme FERRIER parlait tout à l'heure du manque d'anticipation d'IDFM, on l'a constaté pour beaucoup de sujets. Sur celui du CESCO IDFM, il faut se rappeler que cela n'existe pas dans la tête d'IDFM il y a deux ans et demi. Les grands pontes d'IDFM ont visité le CRIV et ont découvert que la salle était organisée avec des pupitres...

M. LE PRÉSIDENT.– C'est face aux constats qu'IDFM ne se rendait pas compte que... Ce n'est pas par hasard que les grands pontes d'IDFM sont venus. RDS s'est organisé pour faire prendre conscience à IDFM qu'elle ne pouvait pas continuer à ne pas s'en occuper.

M. SARDANO.– Ce jour-là, ils ont découvert qu'il y avait des superviseurs et des informateurs voyageurs. Ils ont alors pris la décision de créer le CESCO. J'ai participé à la négociation du protocole sur le transfert des 35 superviseurs qui vont partir. J'ai parlé de ces problèmes de substitution. Les personnes que j'avais en face de moi m'ont regardé et m'ont dit qu'elles allaient y réfléchir. C'était il y a 14 mois.

Au-delà de l'organisation même, quand RDS met des moyens à disposition du ferré, c'est un échange de services au sein de l'EPIC, de l'opérateur de transport, il n'y a pas d'échange monétaire, pas de refacturation, même si on utilise des bus, des machinistes en temps supplémentaire, cela reste de la tambouille EPIC. Demain, on risque de se retrouver en multi-opérateurs. Il y a peu, il y a eu un incident voyageur sur le RER à Bussy, le trafic a été interrompu de Torcy à Chessy. Torcy est la zone Bords de Marne. Il pourrait y avoir des agents de maîtrise de Bords de Marne présents à Torcy pour commander les départs des navettes de substitution, et de l'autre côté Keolis à Chessy peut-être avec des agents. Le CESCO d'IDFM donnera des ordres. Sur le terrain, il y aura des conducteurs de bus de Bords de Marne qui pourront venir de Créteil ou de Pavillons, de Transdev, et Keolis qui commande de l'autre côté. La notion de shaddock est effectivement présente. Comment tout casser alors que l'on sait faire simple ? L'observatoire sera intéressant mais je ne suis pas certain que ce soit transparent, d'autant que les opérateurs vont vouloir demander à l'EPIC ou à IDFM de payer s'ils mettent du personnel.

Les conséquences peuvent rebondir sur le personnel. Dans l'exemple que je citais à l'instant, il n'y avait pas suffisamment de navettes pour tout le monde. On sait qu'on ne fait pas rentrer un RER dans deux bus ! Il y avait un monde fou, les voyageurs retournaient en gare pour demander aux agents de station des informations sur les autres possibilités et la reprise du service. Il y avait un monde fou à l'intérieur et à l'extérieur, des problèmes de sécurité parce que les personnes s'énervent quand elles savent qu'il n'y aura plus rien pendant 2 heures. Dans le document, les répercussions indirectes sur les agents RATP ne sont pas envisagées.

Je ne suis pas intervenu sur la sécurité, mais il y aura des départs progressifs pendant un an. On continue à avoir des chauffeurs de bus EPIC RATP, alors que tout change. Pendant un an, ce sera la désorganisation. Je pense qu'il manque la brigade territoriale d'IDFM dans le diagramme. Il y aura des conséquences sur les agents des stations, ceux du GPSR, il y en aura aussi pour nos voyageurs.

Quand on parle de l'ouverture à la concurrence avec des personnes qui sont informées du monde économique -on en rencontre beaucoup dans l'immobilier-, elles sont surprises. Les salariés de la RATP qui sont les premiers concernés ne sont pas informés, et les voyageurs qui sont également concernés, ne le sont pas du tout non plus. Lorsque cela ne fonctionnera pas, ce sera la faute de la RATP, des agents des gares, des contrôleurs, de toutes les personnes en relation directe. C'est primordial. Dans vos relations avec Bailly-Grosset, il faut réfléchir à cela.

M. LE PRÉSIDENT.– Merci. Je propose de terminer la présentation.

Mme BRUNA-ROSSO (Secafi).– On va aborder un sujet moyen terme, on est dans le cadre de la continuité de service. La RATP va continuer à assurer un rôle de prestataire vis-à-vis d'IDFM sur des systèmes d'information qui deviendront à terme des biens de reprise par IDFM. IDFM a demandé la continuité de service des systèmes d'information, jugeant qu'une bascule de l'intégralité de ces services vers les nouveaux opérateurs était techniquement impossible au 1^{er} novembre 2025. Ces systèmes d'information qui concernent la partie bus sont les systèmes de validation embarquée télébillettique, les systèmes de diffusion de l'information voyageurs sur les BIV, les systèmes d'aide à l'exploitation, les systèmes et applications métiers adossés à Tetra -sachant que pour Tetra, on est bien au-delà puisqu'on est dans le cadre du contrat de service avec Tetra qui va jusqu'à 2035- et la maintenance matérielle des BIV DARC.

Le dossier a été présenté dans ce cadre-là. Un zoom a été fait sur deux systèmes d'information en particulier.

D'abord sur l'information voyageurs qui doit à terme transiter par des outils IDFM. IDFM va recueillir toute l'information voyageurs de tous les opérateurs ferrés et bus, et va la remettre à disposition des différents opérateurs. RATP a une équipe projet qui travaille avec IDFM et de nombreux prestataires parce que c'est un gros projet, pour assurer la migration des systèmes d'information voyageurs de RATP vers la base de données d'information voyageurs d'IDFM. Il n'y aura pas d'impacts à court terme spécifiques, si ce n'est un peu de maintenance fonctionnelle à faire au moment de la bascule de ces systèmes d'information au niveau de chaque DSP. À terme, toutes les équipes RATP qui travaillent sur l'information voyageurs bus transféreront leurs activités vers IDFM et n'auront plus de travail spécifiquement.

Ensuite, sur la partie billettique et validation, dans le cadre du programme de modernisation de la billettique lancé en 2025 par IDFM. Ce programme est conduit avec la participation de la BU RSF et de Comutitres, filiale d'IDFM qui s'occupe de la mise en œuvre du système d'édition de la billettique et de tarification.

L'équipe projet travaille sur cette migration des systèmes d'information billettique vers IDFM. À l'intérieur, une problématique bus est liée au fait qu'aujourd'hui, 70 automates délivrent des titres de transport. Ces automates continueront à le faire. Le chiffre d'affaires généré par ces automates continuera à être suivi par la RATP parce qu'il est difficile de faire autrement. Une convention dite "3 DS", convention de traçabilité de l'information comptable, sera mise en place entre RATP et IDFM pour que la RATP soit autorisée à faire transiter par ses propres systèmes d'information, des flux de facturation qui ne la concernent pas et qui couvrent 70 distributeurs. C'est un peu technique, je pense que les salariés de la DSI me reprendraient sur chacun de mes mots.

M. JONATA.– Qui relève les ADUP ? Qui fera la maintenance et la gestion de ces ADUP ? Quel département s'en occupera ?

Mme BOEDEC.– C'est sous-traité. C'est la Brinks qui les relève. C'est (*inaudible*) qui les maintient.

Mme BRUNA-ROSSO (Secafi).– S'agissant des fonctions du siège, la DSI en fait partie mais on est sur le système d'information dans son ensemble, raison pour laquelle j'en ai fait un chapitre à part.

RATP 2023 avait pour mission de redéfinir le périmètre des fonctions du siège dans la perspective de l'ouverture à la concurrence avec un certain nombre de directions dont le périmètre avait été revu, redéfini. Parmi celles-ci, il y avait Influence territoire et international, dans laquelle on trouve les agences territoriales.

À l'époque de RATP 2023, il y a eu le transfert de 34 agents vers RDS, 47 agents vers MOP et dix suppressions de postes dans les agences territoriales. Celles-ci sont passées de quatre à deux. Il y a eu une redéfinition du périmètre d'activité en tenant compte de l'ouverture à la concurrence et des transferts d'activité directement vers RDS ou MOP. On peut penser qu'il y aura une deuxième lame du fait de l'exploitation multi-opérateurs, puisque dans ces agences territoriales, des responsables territoriaux représentent la RATP auprès des élus. Le terrain de représentation des opérateurs de transport auprès des élus sera plus occupé demain qu'il ne l'est aujourd'hui. On va trouver des responsables territoriaux, des opérateurs privés, les équipes de CAP Île-de-France qui entendent être présentes sur le terrain auprès des élus. Cela remet en question le rôle que pourront avoir ces responsables territoriaux d'ITI à l'avenir, même s'il y a tout un champ à explorer du côté des filiales RATP, du tramway et du réseau ferré.

Il y a un point de vigilance sur le contenu des métiers des responsables territoriaux au sein de ces agences territoriales.

Le CSP services généraux est concerné par le dossier. Un certain nombre d'activités sont petites, mais additionnées elles représentent un certain effectif et une certaine volumétrie d'activité : l'impression d'entreprise avec un centre mutualisé d'impression à Neuilly-Plaisance, le courrier et sa numérisation, la veille, la gestion des archives à Saint-Germain-en-Laye, un service de traduction, la gestion du parc véhicules auxiliaires. On a regardé par activité, si l'ouverture et l'exploitation multi-opérateurs entraînaient une baisse d'activité. Il s'avère que la baisse d'activité est très à la marge parce que beaucoup de ces services travaillent pour le siège, peu pour RDS finalement. Certains continueront à travailler pour CAP Île-de-France, notamment la gestion des archives puisque cela s'impose à elle. Toute l'activité de gestion du parc véhicules est sous-traitée. S'il y a une baisse d'activité, cette partie est sous-traitée. Toutefois, la question se pose de savoir si CAP Île-de-France recourra ou non aux gestionnaires de parc de véhicules qu'utilise l'EPIC aujourd'hui.

Si on reprend individuellement chacune des activités des services généraux, la part pour Bus est toute petite. On trouve plus en additionnant. La question se pose de la perte de taille critique, de masses critiques, que pourrait entraîner le départ de RDS et CAP Île-de-France sur ces activités qui ont un intérêt économique à partir du moment où elles sont fortement mutualisées.

Le CSP logistique s'est préparé à ce qui va se passer le 1^{er} novembre. Il s'était mis dans une trajectoire d'amélioration de sa performance de 30 %, dans le but de continuer à prêter pour CAP Île-de-France. Certes, la convention de service n'est pas encore signée, mais c'est ce qui devrait se passer demain puisque CAP Île-de-France va continuer à travailler avec le CSP logistique pour la gestion des consommables. La trajectoire de performance de ce CPS logistique est rappelée.

Il y a eu la fermeture du magasin d'Alfortville fin 2024, celle des deux magasins de Boissy et Ornano, la gestion du parc central des biens de rechange qui sont des biens de retour, qui devrait être transférée progressivement à chacune des DSP. Les dimensionnements de Boissy et d'Ornano avaient été conçus sur des hypothèses de gains de DSP par CAP Île-de-France. L'idée était que CAP Île-de-France gagnerait 75 % des DSP ce qui représentait environ 50 % de l'activité actuelle de RDS, sachant que RDS représente 40 % de l'activité du CSP. Étant donné les appels d'offres gagnés par CAP Île-de-France, il peut y avoir un écart de compétitivité entre ce que le CSP logistique a prévu de réaliser et la réalité de l'activité réalisée pour CAP Île-de-France.

J'ai fini.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Mme FERRIER (Secafi).- En synthèse, vous trouverez pour les différentes entités concernées dans ce dossier, la temporalité de l'impact, le niveau de préparation des différentes équipes, la charge de travail sur les entités, les impacts en termes de risques psychosociaux et les autres impacts en dehors des RPS.

M. LE PRÉSIDENT.– Merci. En plus des éclairages précis sur lesquels on est entré pour SUR et la PG notamment, cela permet à tout le monde de voir l'impact plus systémique que cela peut avoir. Je préviens tout le monde que mi-2026, une séance sera consacrée à l'examen des impacts sur l'ensemble des activités de l'EPIC avec une trame qui ressemblera sûrement à celle-là.

Merci beaucoup pour la qualité du travail qui éclaire utilement les élus. Avant de vous proposer une pause, on va recueillir les déclarations, puis passer la parole à Mme AZEVEDO pour la proposition d'avis.

Monsieur BERGEAUD ?

M. BERGEAUD.– Ce sera une explication du vote UNSA Mobilité – Groupe RATP sur les conséquences de la mise en place d'une exploitation multi-opérateurs sur l'EPIC RATP.

Le départ de RDS vers des filiales de droit privé entraîne des bouleversements organisationnels majeurs. Or, la réponse apportée par la direction se limite à une réorganisation du travail qui ignore totalement les impacts sur les conditions de travail des salariés.

1. Le traitement des alarmes discrètes à bord des bus

Jusqu'ici, lorsqu'un machiniste était confronté à une agression, l'alarme discrète transmise au PC SUR permettait une gestion rapide et efficace grâce à des outils partagés avec le CRIV et l'ASR du CCOS PP : écoute discrète, contact radiotéléphonique, géolocalisation précise du bus. Cette coordination permettait d'évaluer la gravité de l'incident, d'organiser l'intervention et de guider efficacement les équipes, même si le bus restait en mouvement.

Avec la nouvelle organisation, ces outils ne sont plus accessibles ni au PC SUR, ni à l'ASR, ni au CESCO IDFM. Ils sont désormais exclusivement confiés aux opérateurs de transport, responsables du "lever de doute" et du choix des intervenants. Le PC SUR n'intervient plus qu'en bout de chaîne, après plusieurs filtres décisionnels, et sans disposer des moyens techniques (écoute, radio, géolocalisation). Les délais d'intervention s'allongent, exposant davantage machinistes et voyageurs, tout en dégradant le sens et la qualité du travail des équipes GPSR.

Pour l'UNSA Mobilité – Groupe RATP, il est inadmissible que la sûreté soit reléguée ainsi. Nous demandons que les moyens techniques (géolocalisation AIGLE, écoute discrète, radiotéléphonie) soient maintenus au bénéfice du PC SUR, du CCOS PP et du CESCO IDFM. L'argument d'impossibilité technique ne tient pas : les moyens existent, il faut les mobiliser.

2. Le risque de dérive dans l'utilisation du GPSR

Nous alertons également sur le danger d'un emploi inadapté des GPSR. Les opérateurs de transport, peu formés à identifier la nature des menaces, pourraient soit mal orienter les interventions, soit, pour des raisons économiques, privilégier le recours au GPSR (ou à la Police, gratuits pour eux) plutôt qu'à leur propre sécurité privée payante. Cela conduirait à des missions déconnectées de la compétence des GPSR, accentuant leur perte de sens et leur déclassement. L'UNSA Mobilité – Groupe RATP refuse de voir ses collègues assimilés à de simples prestataires de sécurité privée.

3. Le rôle du recueil social

Il a été affirmé – mais non écrit – que cette réorganisation n'aurait pas d'impact sur les effectifs du recueil social, leur intervention sur le réseau bus représentant moins de 5 % de leur activité. Nous demandons confirmation par écrit de cet engagement.

4. La gestion des incidents d'exploitation

Si la mission de la PG n'est pas modifiée en apparence, elle devra désormais coopérer au sein du CESCO IDFM avec des interlocuteurs concurrents du groupe RATP. Cela pourrait affecter la réactivité et l'efficacité du renfort, avec un risque de dégradation du service rendu aux voyageurs. Cette

situation expose la PG à des critiques publiques (notamment sur les réseaux sociaux) sans leur donner les leviers pour agir.

L'expertise soutenue par l'UNSA Mobilité – Groupe RATP a permis de mettre en lumière les risques et de sensibiliser de nombreux acteurs, parfois insuffisamment informés ou formés, y compris dans l'encadrement. Tout laisse penser que cette réforme a été conçue dans l'urgence, avec l'idée de corriger les problèmes "en marchant".

Nous rappelons que l'UNSA Mobilité – Groupe RATP, acteur de la prévention dans l'ensemble de l'entreprise, ne manquera pas de tenir la direction pour responsable si ces choix mettent en danger les voyageurs ou les salariés et nous soutiendrons un avis négatif sur ce dossier.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur BRILLAUD ?

M. BRILLAUD.-

FO constate, après lecture attentive de l'expertise, qu'IDFM est en marche pour réaliser une véritable OPA sur la RATP. L'autorité organisatrice construit peu à peu sa propre régie des transports, et relègue le groupe RATP au rang de simple opérateur privé, au même niveau que les concurrents.

Dans ce contexte, la direction nous demande de consulter les élus du CSE central alors que le dossier n'est même pas abouti. Rappelons-le : le contrat entre IDFM et la BU SUR pour les interventions à la demande n'est pas encore signé et non transmis aux élus. Nous considérons donc que cette consultation est prématuée, et qu'elle prive les représentants du personnel d'une vision complète et honnête du projet.

Ensuite, nous voulons souligner les contraintes très fortes par métier :

- *Pour les équipes GPSR et la BU SUR : multiplication du recours à la sécurité privée, surcharge de reporting, mise en danger des équipes GPSR sur des secteurs où l'on ne connaît pas la physionomie, aucune prévention de la sureté n'est prévue et risques de RPS liés à la perte de sens et de reconnaissance.*
- *Pour le PC Sécurité : disparition de la géolocalisation des bus, intensité de travail accrue dans le nouveau CCOS-PP avec IDFM, perte d'efficacité opérationnelle.*
- *Pour la Permanence Générale : perte de rapidité d'intervention, complexité de coordination avec plusieurs opérateurs, et incertitude sur la continuité du service public face à des transporteurs privés.*
- *Pour la cartographie et signalétique : perte de maîtrise avec le transfert progressif à IDFM, double alimentation des systèmes, et risque de dégradation de la qualité.*
- *Enfin pour les systèmes d'information : obligation pour la RATP d'assurer la continuité de service pour le compte d'IDFM et des nouveaux opérateurs, charge lourde pour les équipes techniques sans garantie de moyens.*

En résumé : ce projet met en péril la qualité du service public, dégrade les conditions de travail des salariés de l'Épic, met en danger les machinistes et prépare la RATP à être réduite à un rôle d'exécutant.

C'est pourquoi les élus FO, face à une telle méthode et à de tels risques, rendent un avis négatif sur ce dossier.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur BRILLAUD. Monsieur LARDIÈRE ?

M. LARDIÈRE.-

Une réforme aux conséquences profondes pour les transports publics francilien. La mise en œuvre de l'exploitation multi-opérateurs dans les transports franciliens marque une rupture majeure dans le modèle de gouvernance actuel. Bien que préparée sur le plan contractuel, cette transformation soulève de nombreuses incertitudes et inquiétudes.

La CFE CGC Groupe RATP note un manque de préparation généralisé.

Le dossier étudié met en lumière des impacts techniques et organisationnels, mais aborde très peu les dimensions humaines : organisation du travail, répartition des tâches, ressenti des agents. À mesure que la réforme avance, de nombreuses zones d'ombre apparaissent, sans solutions anticipées.

Des conséquences humaines sous-estimées.

Les agents de la RATP sont confrontés à :

- *Une perte de sens, notamment dans les métiers liés à la sûreté.*
- *Une complexification des processus, allongeant les délais et diluant les responsabilités.*
- *Des pics de charge imprévus, dus à la coordination entre opérateurs.*

Ces évolutions font peser un risque réel sur la santé mentale et physique des professionnels, appelés à répondre à des exigences croissantes sans en avoir la maîtrise.

Sûreté et expérience voyageurs fragilisés

L'introduction d'un nouvel acteur (CESCO IDFM) dans les processus de sûreté rallonge les délais d'intervention, avec un impact direct sur la sécurité des voyageurs. En cas d'incident, le sentiment d'insécurité pourrait s'amplifier, nuisant à l'image du service public.

La CFE CGC Groupe RATP a des inquiétudes sur les points suivants :

- *Quelle organisation pour les BUS de substitution sur les lignes ferrées exploitées par la RATP sous DSP ?*
- *Qui coordonne les moyens en cas de perturbation multimodale ?*
- *Quelle est la place de la RATP dans un système où elle devient prestataire de ses concurrents ?*

Concernant la marque RATP

Pour les usagers franciliens, la RATP reste un repère. La méconnaissance des autres opérateurs (Keolis, Transdev) risque de fragmenter l'expérience voyageur, brouiller les repères et affaiblir une marque synonyme de fiabilité et de service public.

Pour la CFE CGC Groupe RATP la marque RATP ne doit pas être le dommage collatéral de ce dossier.

La conclusion de la CFE CGC Groupe RATP est la suivante :

Ce dossier, bien que riche sur le plan contractuel, ne permet pas de saisir pleinement les enjeux humains, organisationnels et symboliques. Il est urgent de :

- *Renforcer l'accompagnement au changement.*
- *Donner de la visibilité aux agents.*
- *Préserver la cohérence du service public.*
- *Anticiper les impacts sur la santé et la qualité de vie au travail.*

M. GAUTHERON.– Je ne vais pas répéter tout ce que j'ai dit et comme j'ai pu le préciser au début de notre séance, les délais dans lesquels nous avons eu accès aux documents ne nous ont pas permis de rédiger une déclaration. L'expertise ne fait que conforter les interrogations et les points d'attention que la CGT n'a cessé d'exprimer depuis que l'on parle de l'ouverture à la concurrence, il y a quelques décennies. La difficulté est qu'IDFM et toutes les personnes qui s'inscrivent dans le soutien du processus de l'ouverture à la concurrence sont dans l'incapacité de démontrer l'éventuel apport quantitatif et qualitatif de cette dernière dans l'amélioration de l'offre pour les usagers. Personne n'arrive pas à nous démontrer l'intérêt de casser un réseau intégré. Il est de plus en plus difficile de croire que les voyageurs n'y verront que du feu, alors qu'on n'arrête pas de nous dire que cela ne changera rien pour le voyageur.

Ce n'est pas un observatoire des conditions d'ouverture à la concurrence mais un moratoire qu'il est nécessaire d'obtenir. Il est illusoire de croire que l'on pourra améliorer les choses en marchant. Si quelques points peuvent être améliorés, cela ne règle pas le nœud des problèmes et le côté shadokien d'exploitation d'un réseau multi-opérateurs. Pour l'instant, on ne parle que du réseau de surface. Avec un humour cynique, j'attends avec impatience l'exploitation multi-opérateurs réseau de bus, réseau de tram et réseau ferré. On va se demander dans combien de temps l'autorité organisatrice demandera la mise en place d'une régie régionale qui sera plus pertinente et efficiente.

M. LE PRÉSIDENT.– Madame AZEVEDO, peut-on avoir la proposition d'avis ?

Mme AZEVEDO.– Pendant la commission et la restitution de l'expertise, j'ai posé une question à Mme BOEDEC sur Tkartor. Vous deviez nous communiquer des informations supplémentaires. Vous nous avez indiqué que la formation sur Tkartor n'avait pas commencé. Avez-vous des informations à nous donner ?

Mme BOEDEC.– La formation n'a pas commencé parce qu'on ne l'utilise pas encore. Par curiosité, les équipes sont allées voir la version démo de l'outil, elles ont pu se rendre compte que cela ressemblait à l'outil que l'on utilise. Pour l'instant, il n'est pas utilisé. On n'est pas vraiment sûr de l'utiliser pour le moment car pour le faire, il faudrait que l'on assure des activités de cartographie pour le compte de CAP, par exemple. Or, il y a un certain nombre d'aspects sur lesquels on n'est pas calé aujourd'hui.

Pour ce qui est des plans réalisés pour le ferré, l'activité la plus importante de l'équipe carto, on continue à utiliser notre outil à nous et pas Tkartor. En revanche, ce sera l'outil de tous les exploitants qui récupéreront à terme la responsabilité de la cartographie, comme on l'a dit. On ne l'utilise pas, raison pour laquelle nos agents n'ont pas été formés.

Mme AZEVEDO.– Merci.

Proposition d'Avis (CSSCT et Com. Éco.) sur les conséquences sur l'EPIC de la mise en place d'une exploitation multi-opérateurs

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance supplémentaire le 24 septembre 2025 doivent émettre un avis sur les conséquences sur l'EPIC de la mise en place d'une exploitation multi-opérateurs.

Devant la complexité du sujet et impactant de nombreux salariés dans différents domaines et différents métiers au sein de la RATP avec les BU Sûreté, BU RSF et autres Directions (cf. rapport commun du 29 juillet 2025) les élus avaient fait la demande d'une expertise par le cabinet SECAFI lors de la séance CSEC du 29 juillet 2025.

Le rapport de l'expert met en évidence un changement de barycentre au travers d'une perte de contrôle du rôle et responsabilité pour plusieurs entités de l'EPIC par un nouveau cadre imposé par IDFM. Les entités de l'EPIC concernées par ce dossier seront tributaires soit d'IDFM, soit des nouveaux opérateurs privés qui exploiteront les lots, révélant un enjeu central de reconstruction du modèle dans une gouvernance nouvelle.

Lors de la commission commune du 19 septembre 2025 sur la restitution de ladite expertise, le Cabinet SECAFI apporte les points d'analyse ou/et de vigilance suivants :

Côté SUR :

- *La nouvelle organisation transférant les outils essentiels d'alerte (Alarme discrète, vidéo) aux opérateurs privés d'une part et rompant avec la possibilité de Géolocaliser les bus d'autre part, le PC SUR se retrouvera de facto plus aveugle qu'aujourd'hui dans l'appréciation des conditions d'interventions à la demande. Ceci est de nature à impacter au-delà du PC Sur le travail des agents GPSR en termes de sécurité et bonnes conditions de travail.*
- *La perte des remontées d'informations a aussi un impact sur le maintien des capacités d'expertise et donc de programmation / anticipation des interventions dites programmées.*
- *Le suivi en reporting et le nombre de réunions de coordination vont s'accroître et en lien avec cela, le risque de surcharge accrue pour les fonctions de pilotage au sein de la BU Sûreté et la ligne hiérarchique devant faire remonter les informations.*
- *De la même manière, la surcharge de travail des Agents de Surveillance Renforcé dans le futur CCOS PP est prévisible avec la nécessité de renfort à prendre sur les ASR au sein du PC et ce à effectif constant.*
- *Tout cela intervient alors que le rapport pointe une incertitude généralisée au sein de l'ensemble des agents mais aussi des encadrants.*

Il en découle des risques d'impréparation : au niveau global par les premiers exercices au réel se déroulant un mois avant la première DSP ; au niveau local avec l'accès aux locaux EVB pour les agents GPSR qui n'est pas encore sécurisé à ce stade. Or, l'expérience et l'apprentissage des gares du Grand Paris auraient pu être utiles au sujet.

Concernant la PG, l'expertise apporte des points de vigilance sur :

- *le ralentissement de l'intervention :*
Nouvel acteur (CESCO) = répétition des consignes + temps d'analyse supplémentaire. Complexité accrue de coordination multi-opérateurs.
- *les risques opérationnels :*
Moins de fluidité dans la circulation de l'information ;
Méconnaissance des scénarios par les nouveaux opérateurs ;
Problèmes en horaires de nuit (astreinte IDFM).

Le rapport de Secafi met en évidence une multitude de situations de travail et opérationnelles qu'il convient de répertorier entre le CESCO, le CRIV et la PG en vue d'y répondre de façon coordonnée et satisfaisante pour les agents et les voyageurs.

Les élus du CSE C demandent à la direction de prendre en compte ces risques dans le DUERP et le Papripact et de mettre en œuvre les recommandations suivantes :

- *Expliquer / présenter l'organisation du CESCO et les procédures auprès des agents de la PG ;*

- Clarifier les intervenants (numéros de téléphone, fonctionnement de l'astreinte) ;
- Mettre à jour les procédures internes modifiées par la mise en place du CESCO et les communiquer aux agents (séances de questions / réponses) ;
- Prévoir un fonctionnement du REX permettant de remonter les dysfonctionnements dans une logique d'amélioration continue (REX à fréquence rapprochée, type hebdomadaire) de façon à ne pas laisser perdurer des fonctionnements dégradés ;
- Partager l'avancement de la mise en œuvre de cette nouvelle organisation à l'occasion de la CSSCT / l'inscrire au DUERP / Papripact (thème : fonctionnement avec le CESCO IDFM).

Concernant la cartographie

Malgré l'anticipation de la trajectoire effectifs et des changements d'outils et d'acteurs, les élus constatent une complexité accrue liée :

- À la formation des agents de la cartographie à l'utilisation de Tkartor ;
- À l'utilisation de deux outils nécessitant des procédures d'alimentation et de mises à jour réciproques (quel sera le degré d'automatisation des interfaces entre Geoconcept et Tkartor, par quel processus la RATP sera-t-elle alimentée des mises à jour sur le réseau bus) ?
- Double alimentation qui peut générer des délais voire une moindre maîtrise de l'activité par l'équipe cartographie (risque d'une pointe d'activité au moment de la mise en exploitation des nouvelles DSP ; perte de qualité dans la justesse de la cartographie réalisée) ;
- Des points de réglage organisationnels ne sont pas encore tranchés :
 - Récupération des données de points d'arrêts des transporteurs privés dans la base de données RATP.
 - Mise à jour de la signalétique au format "portrait" dans Tkartor.
 - Date de migration vers Cap IDF de l'activité de cartographie réalisée par l'EPIC pour le compte de Cap IDF.

Concernant le CSP services généraux

- Pour chaque activité du CSP prise individuellement, l'impact de l'exploitation multi-opérateurs est faible, soit que RDS soit un utilisateur marginal, soit que Cap IDF envisage de recourir au CSP, soit que la part de RDS soit peu significative rapportée aux effectifs de l'activité considérée.
- Mais si l'on raisonne au global, l'exploitation multi-opérateur induit un risque de perte de taille critique (par exemple pour les copieurs, les voitures de fonctions, le centre d'impression) qui risquera de pénaliser la performance des services du siège et comporte des risques sur l'emploi.

Concernant le CSP logistique

- Une partie de la trajectoire de performance a été atteinte par le biais de la fermeture d'Alfortville. Il reste une partie de la trajectoire à réaliser, au travers des effectifs, en ajustant le volume d'intérimaires.
- Pour la réalisation de cette trajectoire, les hypothèses prises étaient 75% de DSP gagnées par Cap IDF, représentant 50 % de l'activité actuelle de RDS, RDS représentant 40% de l'activité du CSP. Cap IDF n'ayant pas remporté 75% des lots, la question se pose des conditions pour que le CSP reste compétitif pour Cap IDF. Les élus du CSEC ne partagent pas les propos rassurants de la direction et souhaitent avoir des assurances sur le maintien de l'emploi.

*Il subsiste donc de nombreux **points d'interrogations** et beaucoup d'irritants qui vont demeurer (report de charges, réactivité dans les interventions, acculturation... pour exemples).*

*Enfin, et c'est important, il apparaît que le dossier est **générateur de RPS** et qu'il porte d'autres impacts dont les élus ne voient pas encore les contours (devenir du CSP Logistique et du Centre de Traitement des Images Vidéos).*

C'est pourquoi, les élus demandent un Retour d'Expérience régulier sur l'ensemble de ce dossier au fur et à mesure des départs des différents lots.

*A ce stade, et devant l'imminence de l'entrée en vigueur au **1^{er} novembre 2025** et les inquiétudes des différents agents sur les nouvelles organisations, les élus du CSE Central ne peuvent émettre qu'un avis **négatif** sur les conséquences sur l'EPIC de la mise en place d'une exploitation multi-opérateurs.*

M. LE PRÉSIDENT.– Je remercie les intervenants.

III – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

**Consultation sur les conséquences pour l'EPIC de la mise en place
d'une exploitation multi-opérateurs**

Mme PASQUIER. Il y a eu un départ depuis le début de la séance, celui de M. BOURGEOIS.

En l'absence de M. BEN ROUAG, Monsieur ABOUTAÏB, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. ABOUTAÏB. Oui.

Mme PASQUIER. En l'absence de M. GUIDEZ, Monsieur JONATA, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. JONATA. Oui.

Mme PASQUIER. En l'absence de M. ROUIJEL, Madame AZEVEDO, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme AZEVEDO. Oui.

Mme PASQUIER. En l'absence de M. BAZIN, Monsieur TONDUT, souhaitez-vous voter à sa place ?

M. TONDUT. Oui.

Mme PASQUIER. En l'absence de M. DASQUET, Monsieur TURBAN, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. TURBAN. Oui.

Mme PASQUIER. En l'absence de M. DELAGE, Monsieur TAGANZA, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. TAGANZA. Oui.

Mme PASQUIER. En l'absence de M. BRIEUX, Madame RICHARDS, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme RICHARDS. Oui.

Mme PASQUIER. Nous avons 22 votants dont 7 pour la CGT, 5 pour FO, 5 pour l'UNSA, 4 pour la CFE-CGC et un sans étiquette.

(Il est procédé au vote.)

Pour : FO (5) – UNSA (5) – CGT (7) – CFE-CGC (4) – SE (1)

➔ **L'avis négatif est adopté à l'unanimité.**

M. LE PRÉSIDENT. On se retrouve à 17 heures.

La séance, suspendue à 16 heures 46, est reprise à 17 heures

III – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

**Information-consultation sur le projet d'évolution de la note
60- 72 B concernant le signalement et le traitement d'un objet
délaissé**

Madame Rozenn BOEDEC, HR Partner – DSF/DRH

Monsieur NOUSBAUM, responsable réglementation exploitation – MTS/P Trans

participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.– Ce dossier a fait l'objet d'une présentation aux organisations syndicales représentatives en réunion multilatérale le 3 septembre dernier. Il a ensuite fait l'objet d'une présentation en CSSCT le 1^{er} septembre dernier.

Avant de donner la parole à M. DOMINÉ, je vous propose que M. NOUSBAUM fasse en 5 minutes un résumé de l'évolution de cette note. C'est un sujet que l'on a à plusieurs reprises évoqué dans cette instance. Il est utile de savoir à quel moment de la chronologie on se trouve et pourquoi.

M. NOUSBAUM.– Bonjour. Je vais résigner la chronologie, sachant que plusieurs d'entre vous ont été en pourri ou en CSSCT, et ont ainsi pu avoir connaissance de quelques éléments. Pour résigner la démarche, l'arrêté du 29 mars 2022 a pour but de préciser les modalités d'intervention dans le cadre d'un objet délaissé. Cet arrêté aurait pu impliquer une mise à jour de la note qui existait alors, la 60 72 A, qui datait de 2019 et qui a fait l'objet d'une mise à jour en 2023, mais cette dernière est relativement modique et comporte des modifications mineures de terminologie. Les termes de direction ont été changés par département, des signatures ont été changées, les changements étaient minimes. Cet arrêté 2022 n'a pas été intégré à nos textes correctement alors que c'est la loi qui s'applique.

Je vais préciser les modifications importantes qui figurent sur l'arrêté. Elles concernent plusieurs sujets. L'arrêté définit les trois types d'objets :

- les objets inoffensifs, de petite taille dont le contenu peut être visible et dont l'épaisseur n'excède pas un centimètre. Ils sont d'office traités en objets trouvés. On parle d'objets trouvés. L'objet inoffensif ne passe pas par l'étape objet délaissé.

- les objets dangereux sont ceux qui présentent un risque sérieux de danger, notamment les objets qui peuvent porter un message menaçant, des fils électriques. Ce sont des objets qui présentent une singularité qui fait qu'ils peuvent présenter un danger. C'est l'autre côté du spectre. Ces objets peuvent être trouvés sur le réseau. Bien que ce soit rare, cela s'est produit cette année, notamment sur la ligne 14 ou le RER A Gare de Lyon. Sur la ligne 14, il s'agissait d'une cocotte-minute avec des fils. Il a été considéré comme un objet dangereux.

En tant qu'opérateur de transport, nous n'avons pas de latitude par rapport à ces objets. Le laboratoire central doit intervenir et la police, bien qu'étant à distance, prend la main en définissant un périmètre de sécurité. Ce type d'objets dangereux passe immédiatement dans le périmètre de la police avec la définition d'un périmètre de sécurité. Quand bien même la police est à distance, elle peut demander que les quais ne soient plus exploités, une interruption de trafic ou l'évacuation de la gare. Elle prend les dispositions et intervient.

- les objets dits "à qualifier" que l'on trouve dans la majorité des cas, qui peuvent être fermés mais ne présentent pas une caractéristique d'objets dangereux. Ce type d'objet permet à l'opérateur de transport d'agir à plusieurs niveaux. Il y a trois dimensions.

La première est la recherche du propriétaire. Il est possible de rechercher et de retrouver le propriétaire. C'est ce que l'on fait aujourd'hui, les équipes cherchent à retrouver le propriétaire. L'arrêté présente une évolution : si le propriétaire se manifeste, y compris en n'étant pas à pied d'œuvre au niveau de l'objet, s'il donne son identité et une caractéristique de l'objet, il peut le réclamer ce qui stoppe la procédure. C'est une belle évolution sachant qu'auparavant, le propriétaire devait aller à pied d'œuvre pour réclamer son objet.

Le deuxième point de l'arrêté est l'enquête environnementale que mène PC SUR. SUR fait le rejet des vidéos quand elles sont disponibles, ce qui n'est pas toujours le cas, notamment quand cela se passe dans le train. Quand SUR a la possibilité de les voir, l'enquête environnementale compte. Si SUR considère qu'il faut passer à un objet dangereux, la procédure basculera dans ce sens, ou SUR peut s'en référer à la police qui a la vision des vidéos. La police dispose des mêmes flux vidéo que le PC SUR.

Deux points sont importants, dont la cyno détection qui est à la main de SUR. SUR a étendu le périmètre de cyno détection sur le réseau parisien. On a un réseau consistant aujourd'hui. Si l'enquête environnementale le permet, SUR déclenche la cyno détection qui vient sur place dans un délai de 20 minutes pour intervenir. Si ce délai est dépassé, la police doit donner une autorisation d'extension du délai. Généralement, cela se produit quand la cyno détection est sur le point d'arriver. S'il n'y a pas de cyno disponible, la police arrêtera le processus et reprendra l'enquête.

L'arrêté donne une latitude d'action à l'opérateur de transport pendant ce délai de 20 minutes, en autorisant le passage des trains sans marquer l'arrêt. C'est une possibilité. Si l'objet est sur le quai, il est possible de faire passer des trains avec voyageurs sans marquer l'arrêt pendant les 20 minutes. On a explicité ces points dans la note qui rappelle le périmètre de précaution, périmètre qui permet d'éviter que le public ne touche l'objet. On a rajouté dans la note le terme de périmètre de précaution en reprenant la définition de l'arrêté. C'est un périmètre autour de l'objet qui permet d'empêcher sa manipulation.

Pour terminer, la note détaille les rôles de chacun des acteurs de l'exploitation, chef de régulation, conducteurs, agents de station, PC SUR. On a approfondi les actions des uns et des autres pour que les rôles soient clairs.

Le chef de régulation a un rôle majeur, c'est lui qui coordonne les actions sur la base de la note qui s'appuie sur l'arrêté, en lien avec le chef d'incident local.

On est bien conscient, vous nous l'avez dit lors des deux moments importants, la multi et la CSSCT, de l'importance de la dimension pédagogique de la formation et de la nécessité de prendre du temps avec les agents pour revenir sur ce sujet sensible. Sur cet aspect, on a pris note des remarques, l'idée est d'aller dans votre sens, c'est-à-dire de passer du temps avec les agents pour rappeler les modalités et répondre aux questions.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Monsieur DOMINÉ pour la lecture du rapport de la CSSCT.

M. DOMINÉ.-

☒ Rapport de la CSSCT-C du 1^{er} septembre 2025 sur le projet d'évolution de la note 60-72 B concernant le signalement et le traitement d'un objet délaissé

Le dossier a été présenté par Madame Rozenn Boedec et Monsieur François-Xavier Nousbaum.

Il impacte principalement les 3 directions opérationnelles SEM, MTS, RER ainsi que la BU SUR et est présenté d'abord comme un projet d'évolution juridique.

La version originelle date du 1^{er} juin 2019, alors qu'une autre version a été présentée en 2023 qui a vu apparaître le terme d'objet délaissé, à la place d'objet abandonné. Cette modification était alors une évolution de forme, alors que la présente modification est un changement plus substantiel.

En 2022, le gouvernement publie un arrêté qui définit plus clairement les procédures d'intervention des équipes cynotechniques. Le 12 février 2025, le PDG de la RATP a été destinataire d'un courrier du préfet de police de Paris, explicitant les détails de l'arrêté, qui permettent l'évolution de la note vers la 60-72 C.

Un agent doit respecter 2 étapes :

- *S'abstenir de toutes manipulations (existait déjà dans la note précédente)*
- *Établir un périmètre de précaution (et non plus un périmètre de sécurité) qui est beaucoup plus réduit qu'un périmètre de déminage. Il ne fera tout au plus que 3 mètres. Il est relevé lors de la commission que cette distance est trop protectrice des agents et des voyageurs.*

Les objets font l'objet de traitements différents selon leurs visuels :

- *Les objets de petites tailles, sacs vides, bagages ouverts dont le contenu est visible sont dits "inoffensifs" et n'entraînent pas le déclenchement de la procédure. Ces objets peuvent être récupérés en objets trouvés.*
- *Les objets dits dangereux sont ceux qui présentent un risque sérieux de contenir un objet explosif ou autres périls. Le traitement de l'objet relève des forces de l'ordre qui saisissent le déminage. Un périmètre de sécurité est mis en œuvre avec les forces de sécurité. Précision : un objet découvert à la suite d'un appel anonyme est qualifié d'objet dangereux.*

Si un objet n'est ni inoffensif, ni dangereux, on se trouve alors dans le cas du traitement d'un objet délaissé. L'opérateur a alors un délai de 20 minutes, à compter de la découverte de l'objet, pour mener des actions qui sont de sa responsabilité, le PC SUR prévient la police et les équipes cynotechniques sont appelées. L'arrêté précise que le délai de 20 minutes peut-être prolongé par la police. Si l'objet se trouve à l'intérieur d'une rame.

Une enquête environnementale est alors menée à l'aide de vidéos du PC SUR. SEM mène de son côté une recherche de propriétaires.

Pendant le délai de qualification de l'objet, l'exploitant peut être amené à prendre les dispositions suivantes :

- *Si l'objet se trouve à l'intérieur d'une rame l'exploitant peut faire procéder au déplacement de celle-ci.*
- *Si l'objet se trouve sur un quai, l'exploitant peut faire procéder au passage des trains avec voyageurs.*

A la suite de la phase de qualification :

- *Si les conclusions sont favorables, l'alerte est levée, et l'objet peut être enregistré en objets trouvés ou restitué à son propriétaire ?*
- *Si les conclusions sont défavorables, l'objet délaissé est considéré comme dangereux et son traitement relève des forces de l'ordre.*

Parmi les évolutions relatives à la conduite à tenir par le personnel RATP, à noter que le chef de régulation prend les mesures complémentaires relatives à la circulation des trains et que le permanent des réseaux ferrés fait le lien entre le PC SUR et le Chef de Régulation.

Le PC SUR :

- *Avise la police mais peut recevoir aussi ses instructions.*
- *Il participe à la qualification de l'objet en utilisant, si possible, la vidéoprotection et les différents moyens de détection pour son enquête environnementale.*
- *Il prend en charge le déclenchement et le suivi de l'équipe cynotechnique.*

Le chef d'incident :

- *S'assure de la réalisation d'un périmètre de précaution.*
- *Définit les mesures complémentaires relatives à la circulation des trains en concertation avec le chef de régulation du PCC.*
- *Dans le cas d'un objet dangereux et en accord avec la police, il définit les mesures complémentaires relatives à la circulation des trains, et les transmet au Chef de Régulation du PCC puis il s'assure, si besoin, de l'évacuation des voyageurs au regard de la délimitation du périmètre de sécurité.*

Lors de la Commission, il est demandé que tous les acteurs soient formés.

A ce titre, une démarche d'instruction est prévue pour la conduite et chaque Direction Opérationnelle formera ses personnels selon la forme qu'elle décidera.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT. - Merci. Quelles sont les déclarations que vous souhaiteriez faire ?

Madame BERTHIER.

Mme BERTHIER.-

La direction de la RATP a décidé, sans concertation avec les organisations syndicales représentatives, d'imposer un projet de note concernant le traitement des objets délaissés.

Pour FO-Groupe-RATP, la note 60-72 C que vous nous présentez illustre une nouvelle fois la déconnexion de la direction de la RATP vis-à-vis de son réseau et de ses agents, mais surtout une attitude décomplexée lorsqu'il s'agit d'aborder la sécurité des voyageurs et des salariés !

Avant d'entrer dans le vif du sujet de cette note, FO-Groupe-RATP tient à rappeler qu'un arrêté est un acte juridique contraignant, tandis qu'un courrier du Préfet de Police est une communication administrative.

À partir de là, vous comprendrez que, pour notre organisation syndicale, le courrier du Préfet de Police de Paris, derrière lequel vous vous retranchez, n'a aucune valeur juridique et ne peut justifier votre projet.

La première interrogation de FO-Groupe-RATP concerne la temporalité de l'arrêté et son application dans notre entreprise de transport. Plus de trois ans d'attente, cela fait beaucoup pour un groupe comme la RATP !

- *Pour justifier cette note, vous vous appuyez sur l'arrêté du 29 mars 2022 ainsi que sur le guide d'intervention en milieu ferroviaire sur le réseau francilien, élaboré par les services de la Préfecture de Police de Paris.*
- *Dans l'arrêté et dans votre note, la procédure n'est pas déclenchée lorsqu'il s'agit d'un objet dit un offensif (sac vide, objet de petite taille (max. 1 cm) ou bagage ouvert). Cependant, l'arrêté rappelle que, dans tous les autres cas, l'objet relève des forces territorialement compétentes. Bizarrement, cela n'apparaît pas dans la note 60-72 C !*

Monsieur le Président, dans votre note, on peut lire :

“Si l'objet délaissé présente par sa forme, sa constitution ou une inscription, un risque sérieux de contenir un objet explosif ou de représenter un péril d'une autre nature, l'objet est qualifié d'objet dangereux.”

Ce passage respecte l'arrêté, mais pourquoi vous permettez-vous d'y ajouter des exemples fermés — bouteille de gaz, présence de fils électriques ou message menaçant — alors que cela n'apparaît nulle part ?

Nous allons maintenant aborder deux points de votre note qui démontrent une fois encore que vous vous asseyez sur les dispositions réglementaires en vigueur.

- *Dans l'article 2-1 de votre document, vous écrivez que si l'objet se trouve à l'intérieur d'une rame, l'exploitant a autorité pour faire procéder au déplacement de la rame. Le lieu de positionnement de la rame relèverait ainsi de la responsabilité de l'exploitant.*

Cette autorité que vous vous attribuez n'apparaît ni dans l'arrêté ni dans le guide d'intervention. Seul ce dernier évoque le déplacement d'une rame dans ce cas, et voici ce qui est écrit :

“Si le colis est dans un train ou une rame, ce train peut, après évacuation des voyageurs avec leurs bagages, être acheminé à vide sur une voie de garage accessible par des moyens routiers pour l'intervention des services spécialisés.”

- *FO-Groupe-RATP vous demande donc pourquoi vous supprimez la mention des accès routiers et vous octroyez le droit de déplacer une rame où bon vous semble, en omettant de surcroît les règles de sécurité.*

Toujours dans l'article 2.1, vous écrivez : “Si l'objet délaissé se trouve sur le quai, l'exploitant a autorité pour faire procéder au passage des trains avec voyageurs”.

L'arrêté et le guide sont beaucoup moins affirmatifs que vous, puisqu'ils laissent la possibilité de ne pas faire passer les trains et de ne pas desservir la station. Voici les passages concernés :

“Prend les mesures appropriées relatives à la circulation des véhicules. Ces mesures peuvent comprendre l'arrêt des circulations, l'information des voyageurs, le passage des véhicules sans arrêt et la limitation de vitesse des véhicules.”

“Une fois le périmètre de sécurité mis en place, le chef de patrouille étudie avec le responsable local ou le CIL (RATP ou SNCF) d'éventuelles mesures complémentaires, y compris la décision d'interrompre la circulation des trains et le moment le plus opportun...”

Une fois de plus, vous vous permettez des libertés sémantiques aux répercussions directes sur la sécurité !

FO-Groupe-RATP s'interroge aussi sur votre application du périmètre de précaution.

- *Dans votre document, il doit être mis en place pour empêcher le public de manipuler l'objet. Or, dans l'arrêté, ce périmètre n'est instauré que lors de l'intervention d'une équipe cynotechnique, afin d'assurer que celle-ci se déroule hors de la présence du public. Dès lors, qu'entend la RATP par “périmètre de précaution” en termes de distance, puisqu'il doit permettre une intervention hors de portée du public ?*
- *Dans la note 60-72 B, le premier rôle du chef d'incident était de s'assurer de la mise en sécurité des agents et des voyageurs. Dans votre nouvelle note, ce rôle disparaît. Pire encore, la mise en sécurité des agents et voyageurs n'est même plus mentionnée. Cela démontre une fois de plus le peu d'importance que vous accordez à la sécurité.*

Depuis plusieurs années, il est demandé aux agents du SEM d'enregistrer, en “objet trouvé”, tout objet délaissé, après avoir été manipulé ou déplacé par un voyageur. Or, cette consigne ne figure à aucun moment dans l'ID3040.

Cette pratique pose plusieurs difficultés :

- *Elle crée une confusion entre un "objet trouvé" au sens réglementaire et un objet délaissé, potentiellement dangereux, ce qui peut avoir des conséquences juridiques et opérationnelles ;*
- *Elle expose les agents de SEM à des risques graves ;*
- *Elle induit une interprétation divergente de la procédure, source de tensions et d'incertitudes dans l'application des consignes.*

Pourtant, l'arrêté stipule bien que pour verser un objet délaissé aux objets trouvés, il doit avoir préalablement donné lieu à une levée de doute par les démineurs. En résumé, cela fait trois ans et demi que la RATP ne respecte pas la loi et met en danger la sécurité de ses agents par une pratique illégitime.

FO-Groupe-RATP rappelle qu'en France, un employeur ne peut pas légalement mettre en danger la sécurité physique ou mentale de ses salariés. L'employeur a une obligation légale de sécurité (article L. 4121-1 du Code du travail). Cela signifie qu'il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la protection de ses employés.

À la suite de cette déclaration et de la démonstration que FO-Groupe-RATP vient de faire, nous exigeons :

- *La suppression dans la note 60-72 C du courrier du Préfet de Police de Paris en date du 11 février 2025.*
- *L'ajout des autres objets délaissés qui déclenchent l'intervention des services compétents.*
- *Le retrait des exemples dans le chapitre 1.*
- *La suppression des points de l'article 2.1 et le respect du guide d'intervention en milieu ferroviaire.*
- *La définition du périmètre de précaution et le respect de celui-ci conformément à l'arrêté.*
- *La réintégration du rôle premier du chef d'incident, à savoir la mise en sécurité des agents et voyageurs.*
- *L'arrêt immédiat de la pratique consistant à verser aux objets trouvés des objets délaissés sans levée de doute par les démineurs.*

Lors des débats sur cette note, FO-Groupe-RATP demandera la position de la direction en cas de refus d'un agent de conduire de passer dans une station où se trouve un objet abandonné, mais aussi lors de la mise en place sur voie secondaire d'un train avec un objet délaissé à l'intérieur, de même que pour un agent de station qui refuserait de considérer un objet manipulé par un voyageur avant toute levée de doute, comme un objet trouvé.

Au même titre, que pour un agent d'encadrement qui appliquerait un périmètre de précaution plus large que ceux que vous souhaiteriez (Interdiction du passage des rames, évacuation et fermeture de la station...). Avant de nous répondre, FO Groupe RATP tient à rappeler qu'il dénoncera toute volonté de sanctionner dans ces conditions un agent en service.

Cette note introduit aussi la possibilité, voire l'obligation, de déplacer une rame avec un objet suspect à l'intérieur. Or, l'arrêté ministériel du 29 mars 2022, texte réglementaire applicable, n'autorise jamais un tel déplacement. La direction s'appuie sur une simple lettre préfectorale, qui n'a aucune valeur normative et ne peut en aucun cas modifier un arrêté publié au Journal officiel.

En clair, appliquer cette consigne placerait les agents dans une situation à la fois illégale et dangereuse, en leur faisant porter la responsabilité d'un choix sans fondement règlementaire.

De plus, nous rappelons qu'en cas d'exposition lors du passage d'un train, les conséquences humaines seraient catastrophiques. Tant que le doute n'est pas levé par les procédures prévues par l'arrêté du 29 mars 2022 et par les forces compétentes, le risque demeure bien réel.

Nous affirmons qu'aucun agent ne peut être sanctionné pour avoir exercé son droit de retrait afin de préserver sa sécurité et celle des voyageurs.

La sécurité prime sur toute considération de trafic.

FO Groupe RATP, n'acceptera JAMAIS que la direction fasse peser sur les agents la responsabilité de mettre des vies en danger.

La loi précise que lorsqu'une situation de travail présente un danger grave et imminent pour la vie ou la santé, tout salarié a le droit de se retirer (Article L.431-1 du Code du travail).

Ce droit s'applique aussi bien aux risques physiques que psychologiques (stress, harcèlement, etc.). Enfin, la direction ne peut sanctionner ni licencier un agent dont le périmètre est concerné par l'application de cette note, ayant refusé une tâche mettant en danger son intégrité physique ou mentale. Une telle demande constituerait un manquement à vos obligations et engagerait votre responsabilité.

En résumé : la RATP ne peut pas exiger de ses agents qu'ils prennent des risques pour leur santé ou leur sécurité.

FO Groupe RATP tient à rappeler le contexte dans lequel vous modifiez la note sur le traitement des objets délaissés. Vous êtes bien les seuls au monde à ne pas tenir compte du contexte géopolitique actuel.

Pour rappel, la France est en risque "Urgence Attentat", le niveau le plus élevé. Et pourtant, Monsieur le Président, vous nous permettez d'alléger les mesures de sécurité à la RATP concernant les objets délaissés.

Enfin, si nous nous trompons, vous avez bien conscience du risque d'attentat qui pèse sur notre pays, puisque cela fait des années que nous sommes fouillés et devons montrer patte blanche pour entrer à la MAISON DE LA RATP ! Comme quoi, vous instaurez une sécurité à deux vitesses à la RATP : la vôtre, et celles des agents du terrain, ceux du tunnel !

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur STEC.

M. STEC.-

La direction a convié l'ensemble des Organisations Syndicales en audience pour exposer son projet de note 60-72 modificatif. Depuis de nombreux mois, les représentants des Organisations Syndicales ont alerté de diverses manières sur le caractère flou de la note 60-72 quant à la qualification de l'objet délaissé et des procédures associées.

Ce sont d'ailleurs les conclusions de l'expertise diligentée par le cabinet SESAME pointant une note 60-72 jugée peu précise, peu lisible, sujette à interprétation, peu détaillée en ce qui concerne les démarches à suivre et les responsabilités, la CGT avait à juste titre des attentes précises dans ce domaine.

Aucune réponse claire n'a été fournie dans cette nouvelle version, et le courrier du Préfet de police de Paris entretient une nouvelle fois ce flou, en superposant les qualificatifs que doivent apprécier les agents à pied d'œuvre pour déterminer si l'objet est dangereux ou non sans pour autant être des experts du déminage, fort heureusement.

La CGT ne peut accepter le transfert de responsabilités explicité par le Préfet de Police de Paris vers l'opérateur de transport concernant le déplacement d'un train contenant à son bord un objet délaissé ne contenant pas un risque sérieux de contenir un objet explosif de par sa forme, son absence d'inscription ou sa constitution. Par cet écrit, le Préfet se dédouane totalement du risque en laissant une libre interprétation à la chaîne managériale de l'évaluation du risque à l'instant T.

C'est un choix clair de préférence à la régularité au détriment de la sécurité.

Les élus CGT ne peuvent cautionner le flou entre objets inoffensifs, objets à qualifier et objets dangereux et soulignent des contradictions dans la mise en œuvre du périmètre dit de "précaution" puisqu'il ne doit pas être confondu avec un périmètre de sécurité mais doit toutefois interdire l'approche des voyageurs, directives ambiguës qui exposent les agents à des risques.

Encore une fois, ce qui n'est pas pour nous rassurer puisque totalement absent des documents, il existe une insuffisance de formation pratique des agents et la gestion des situations à risque, sans oublier une pression hiérarchique allant à l'encontre du principe de précaution engendrant un climat délétère qui nuit à la sécurité et à la santé mentale des agents.

A ce titre, la CGT revendique une formation renforcée, continue et intégrant des mises en situation réalistes ainsi qu'une meilleure sensibilisation des voyageurs à ne pas manipuler les objets.

La direction fait un choix concret pour la régularité au détriment du principe de précaution dans un contexte international propice aux risques terroristes en faisant reposer le risque pénal aux seuls et uniques agents intervenants.

La CGT ne peut se résoudre à une gestion du risque calculé, basée exclusivement sur des éléments subjectifs d'appréciation sur un réseau RATP ayant déjà connu des attentats majeurs par le passé.

Pour conclure, il apparaît que les mesures s'inscrivant dans le respect des obligations légales de l'employeur, en l'occurrence de la direction de la RATP, en matière de sécurité et de protection de la santé physique et mentale des agents ne sont pas clairement identifiables dans le projet de note 60-72 C. Cette situation conduit la CGT-RATP à demander une réécriture de cette dernière.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Je propose de redonner la parole à Mme BOEDEC et M. NOUSBAUM parce que certains points des déclarations demandent d'être précisés.

M. NOUSBAUM.- Le courrier du préfet se rajoute à l'arrêté. On en a longuement parlé durant les deux échanges préalables. Le courrier du préfet s'inscrit dans le cadre de l'arrêté. Le point sur lequel on se réfère est l'arrêté. Le préfet ne fait que détailler l'arrêté mais il s'inscrit dans le cadre de celui-ci.

Vous avez demandé ce qu'il adviendrait d'un agent qui manipule un objet délaissé. Si l'agent est dans le cadre de la note, il est en accord avec ce qui est dit dans la note, encore faut-il qu'il soit vraiment dans le cadre de la procédure décrite dans la 60-72 C. Dans ce cas, il n'y a pas de sujet disciplinaire. Vous avez évoqué le cas d'un conducteur qui refuserait de passer. Si un conducteur refuse de passer, alors qu'un objet se trouve sur le quai et que le CREG a pris la décision de faire passer les

trains sans marquer l'arrêt, il sera en écart par rapport à la note qui vaut procédure. Le cas sera traité suivant les conditions, avec des mesures appropriées, mais au cas par cas. C'est un écart qui sera traité au cas par cas.

Vous demandez : sur la notion de périmètre de précaution, qu'en est-il ? Le périmètre de précaution est défini tel que précisé dans l'arrêté. Il a pour but d'éviter qu'un voyageur manipule l'objet. L'idée est de définir une zone autour de l'objet en évitant sa manipulation. L'arrêté permet des modalités que l'on a reprises dans la note, telle que le passage des trains sans marquer l'arrêt. Si la police nous donne des autorisations de ce type, ce n'est pas pour des sujets de production. Si elle autorise à faire des passages de train sans marquer l'arrêt, c'est pour éviter que des trains se trouvent sous tunnel, ce qui représente un risque de heurt si des voyageurs sortent lors d'une évacuation spontanée, un risque de chute sur les voies en cas d'évacuation voire un risque d'électrisation si les voyageurs descendent sur les voies en cas d'évacuation sous tunnel.

De plus, si on interrompt le trafic, on crée des risques de regroupements et de mouvements de foule qui sont à éviter. Le but de cela est avant tout de fluidifier quand on se trouve dans le cadre d'un objet à qualifier pendant cette durée de 20 minutes. Le but est de permettre une fluidification du trafic malgré les conditions dégradées dans lesquelles on se trouve à ce moment.

Vous l'avez dit tout à l'heure dans la déclaration, une expertise faite par le cabinet SESAME par le passé demandait des précisions. La note a le mérite de donner des précisions par rapport aux modalités et à ce que chacun doit faire. Cela a été détaillé dans le document.

Les sujets de santé et de sécurité par rapport aux salariés sont une priorité pour nous. Il est important de le dire, les questions de santé et de sécurité des voyageurs et de nos salariés sont prépondérantes. On est totalement aligné avec cela. Cette note a pour but de s'inscrire dans l'arrêté tout en permettant d'éviter des risques de sur-accidents tels que ceux que je viens de décrire, à savoir évacuation spontanée, risques engendrés et mouvements de foule qui peuvent survenir.

M. LE PRÉSIDENT.- Madame BERTHIER et Monsieur BOZUORENE.

Mme BERTHIER.- Quand on s'est vu lors de la multi-syndicale, on vous avait posé une question simple. Avez-vous réussi à établir une statistique qui pourrait concrétiser l'argument du sur-incident ? Il nous a semblé, lors des échanges, qu'il n'y en avait pas tant que cela. Vous deviez nous donner le chiffre des sur-accidents vécus sur le réseau ces dernières années.

M. NOUSBAUM.- Chaque année, des centaines d'objets délaissés se trouvent sur le réseau. Cela occasionne forcément des situations de trains sous tunnel. Les trains sous tunnel font partie des risques encourus. Aujourd'hui, on peut se satisfaire de ne pas avoir eu de mort à cause de cette situation. Ce n'est toutefois pas une raison pour se dire que tout va bien. De la même façon, dans le cas d'accidents en sécurité ferroviaire, comme ce fut le cas à Notre-Dame-des-Lorettes où il n'y a pas eu de mort mais un blessé, le conducteur, ce n'est pas pour autant que l'on banalise.

Pour nous, la vision est la même. Il y a des risques, on les traite quand bien même il n'y a pas eu de mort. Possiblement, il a pu y avoir des blessés suite à des chutes sur les voies qui peuvent se produire en cas d'évacuation. Des personnes peuvent se blesser, même si ce n'est pas une blessure grave. Cela peut aussi survenir.

Mme BERTHIER.- Vous ne pouvez pas les quantifier ?

M. NOUSBAUM.- À ma connaissance, il n'y a pas eu de mort suite à électrisation.

M. LE PRÉSIDENT.- La question porte sur les incidents.

M. LE SECRÉTAIRE.– Il y a les statistiques sur les sur-incident, il n'y en a pas. On est en train de travailler sur la régularité, on le sait car cela dure depuis des années. Les colis suspects étaient déjà un problème à l'époque. Les conducteurs sont formés, ainsi que les agents de maîtrise, ils savent gérer un arrêt sous tunnel. Quand il y a une coupure de courant, on sait les gérer et il n'y a pas de sur-incident. C'est un problème de régularité et de fluidité du trafic, c'est tout. On décide d'exposer un agent de station, un conducteur, et de lui demander de passer à côté d'un objet délaissé. Il est de son libre arbitre de dire qu'il ne le fait pas parce qu'il se sent en insécurité.

Vous prendrez les sanctions que vous estimerez nécessaires. Je laisserai M. BOUZOURENE s'exprimer sur le sujet. Je pense qu'il y aura un débat au sein de la catégorie que M. BOUZOURENE représente, mais pas uniquement parce que d'autres conducteurs sont présents. On entend dire depuis 20 ans qu'il y a des problèmes de sur-incident. Non. Si vous en aviez, ce serait mentionné dans les grands rapports que nous avons sur la sécurité ferroviaire. En revanche, on sait que sur les lignes automatiques, une évacuation sous tunnel suite à une coupure peut provoquer des sur-incident. Vous avez des textes réglementaires, une lettre du préfet, et vous transigez entre sécurité absolue et régularité, c'est votre rôle. On peut critiquer, notre rôle est de défendre les salariés dans le cadre de leur travail.

M. BOUZOURENE.– Vous dites que la lettre du préfet corrobore l'arrêté. Vous l'inscrivez dans la note pour tenter d'exercer plus de pression sur les salariés. C'est le sentiment que l'on a. Elle n'a aucune valeur juridique, c'est l'arrêté qui prime. Je vous ai entendu sur le périmètre de précaution, pour nous il n'est ni de 2, de 3 ou de 6 mètres, il n'est pas défini. "Plus petit" qu'un périmètre de précaution défini par les démineurs, mais ceux-ci sont parfois à 100 mètres. Il faudra nous expliquer ce que vous appelez "plus petit".

Vous dites qu'il y aura un risque de sanction. Pour nous, il est hors de question que vous sanctionniez quelqu'un qui exige un droit de retrait. S'il sent qu'il y a un danger grave et imminent pour sa personne et s'il estime que la situation est dangereuse pour lui, je ne vois pas pourquoi il obéirait à quelqu'un qui est au PC à Bourdon. Ce dernier n'a rien à craindre, son périmètre est garanti. En revanche, c'est à celui qui est dans le train de prendre la décision. Le jour où vous le sanctionnerez, on prendra nos responsabilités.

M. LE PRÉSIDENT.– On parle beaucoup de droits, de responsabilités. Je rappelle que le "danger grave et imminent" répond à certaines normes.

M. BOUZOURENE.– Vous parlez de sur-incident et dites qu'il n'y a pas eu de mort. Je rappelle toutefois que sur le RER, il y a eu deux attentats et des morts. Il faudrait regarder le danger qui peut émaner d'un objet délaissé ou abandonné. FO a fait une déclaration très claire, limpide, on attend des réponses.

Faites attention, le jour où vous sanctionnerez quelqu'un ce sera un 18 septembre mais allongé.

M. LE PRÉSIDENT.– Monsieur JONATA, Monsieur DELEFOSSE.

M. JONATA.– Je ne vais pas répéter tout ce qui a été dit. Ce que vous appelez le périmètre de précaution avec les distances de 1 à 3 mètres sort d'où ? Je ne sais pas où c'est écrit, je ne les ai pas trouvées.

M. NOUSBAUM.– Notre démarche a consisté à rencontrer le directeur du labo central et son équipe. On leur a posé la même question sur le périmètre de précaution. Il nous a été répondu que c'est un périmètre de 1 à 3 mètres, qui évite qu'un autre voyageur manipule l'objet. C'est la réponse qui nous a été faite.

M. JONATA.- (*Inaudible*)

M. NOUSBAUM.- C'est un périmètre de faible distance, qui évite qu'un voyageur manipule l'objet.

M. JONATA.- J'apprécie votre réponse. J'ai vu un décret paraître en 2022, ce n'est pas mentionné. Quand j'étais à l'Armée il était question de périmètre de précaution quand on est en lien ou en contact d'un objet dangereux, certainement un explosif. On ne m'a jamais dit de rester à 3 mètres. J'entends, le réseau ne nous permet pas de...

M. LE PRÉSIDENT.- Votre illustration montre la confusion que l'on fait sur la finalité. Dans votre propos, vous parlez d'un objet qui présenterait un risque d'explosion. M. NOUSBAUM vient de rappeler que le périmètre de précaution n'a pas vocation à se protéger de ce risque mais d'éviter la manipulation d'un objet. Pour éviter de manipuler un objet, on ne s'en approche pas à plus de 1 à 3 mètres. Cela n'a pas d'autre vocation.

M. JONATA.- Je suis d'accord avec vous. Quand vous définissez un sac fermé comme étant un objet potentiellement non dangereux, j'ai des doutes par rapport à ce périmètre de précaution. Je n'ai jamais vu de sac avec un fil apparent.

M. LE PRÉSIDENT.- L'année dernière à Gare de Lyon.

M. JONATA.- Sur la ligne 14, tout à fait.

M. LE PRÉSIDENT.- On fait allusion à cela.

M. JONATA.- D'autres ont explosé il y a quelques années de cela sur le RER, et ils étaient fermés.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur DELEFOSSE.

M. DELEFOSSE.- J'ai assisté à la séance de la CSSCT centrale. Je ne savais pas que la police, autorité régaliennne de sécurité publique, savait évacuer les rames. Un jour de grève, vous pourrez faire appel à elle. Chacun son métier. Je ne commente pas ceux de la police. On sait faire en temps normal, tout le monde évacue.

Toutes les organisations syndicales sont contre cette modification qui met en danger les agents. Clairement, mon Département SEM gère la majorité des objets trouvés ou colis abandonnés, peu importe. Je n'ai pas le pourcentage mais je pense que ce sont les agents des gares et des stations qui gèrent la majorité des colis suspects. Je les ai vus sur le terrain, ils sont dos à un sac, les voyageurs passent. Vous mettez non seulement les salariés en danger mais aussi les clients voyageurs. Ce n'est pas acceptable.

Le préfet de police, je l'aime bien, se fend d'un courrier explicatif de la loi. Il n'a aucune valeur légale. La loi s'applique, le préfet peut dire ce qu'il veut. Il ne l'adresse qu'à la RATP et pas aux autres transporteurs parisiens. Il faudra m'expliquer pourquoi cette différence. Le transport public n'est pas seulement à Paris, même si c'est là qu'il y a le plus de monde.

Je redis que l'on cherche la régularité. On a commencé par les colis suspects, puis abandonnés, etc. Bientôt, il n'y aura plus de colis et on n'aura plus de problématique. Pourtant vous engagez la vie des agents. Je vais donner un exemple très clair : Gare du Nord ligne 5, cinq agents dos à un sac, à 10 centimètres, avec deux agents de sécurité, et les voyageurs qui passent devant. On touche du bois, on a toujours de la chance à la RATP. Je pense qu'il n'y avait rien dans le sac, mais je ne joue pas ma vie à la roulette russe. Je ne sais pas ce qu'il y a dans un sac fermé.

Il y a trois cas. Dans le premier, on voit, il n'y a pas de problème, c'est un colis abandonné. S'il y a des fils, une cocotte-minute, une bouteille de gaz, on sait que c'est dangereux, on déclenche le plan ORSEC. Il y a le cas où on ne voit rien. Je n'y mets pas la main. Vous ne pouvez pas prouver aux salariés de la RATP qui interviennent sur les colis suspects et abandonnés qu'il n'y a pas de dangerosité. La problématique est là. Je vous le dis, on va combattre cela.

Mme BOEDEC.- Vous parliez des autres transporteurs. L'arrêté de 2022 dans son titre, porte le fait qu'il traite des équipes de cyno détection. Par nature, il ne peut pas être appliqué sur des réseaux où il n'y a pas de cyno détection. À la SNCF, il s'applique.

M. DELEFOSSE.- Il n'a pas écrit à la SNCF.

Mme BOEDEC.- L'arrêté s'applique et est appliqué.

M. DELEFOSSE.- Le courrier explicatif du préfet de police n'a été adressé qu'à la RATP. Pourquoi ne s'est-il adressé qu'à la RATP ?

M. LE PRÉSIDENT.- Peut-être parce que la RATP a posé la question. C'est vaste la RATP, c'est varié, divers. Beaucoup de personnes de la RATP ont pu solliciter le préfet pour demander une précision.

Monsieur DOMINÉ.

M. DOMINÉ.-

☞ **Proposition de résolution de la CSSCT-C sur l'évolution de la note -60-72B**

Face au projet d'évolution de la note générale 60-72 B relative aux objets délaissés, les élus du CSSCT-C font le constat de nombreux éléments d'inquiétudes.

D'abord, la responsabilité de qualification repose désormais sur les agents, sans que les moyens, la formation ou la protection soient réellement garantis. Cela crée une pression supplémentaire sur le terrain.

Ensuite, les voyageurs eux-mêmes sont exposés : on maintient la circulation des trains, y compris en présence d'un objet suspect. Le risque d'erreur existe et il peut coûter cher.

Nous constatons également une complexité organisationnelle : trop d'acteurs, trop d'intermédiaires, ce qui peut ralentir les décisions alors qu'il faudrait agir vite et clairement.

Enfin, les périmètres de précaution prévus sont trop réduits et ne protègent ni les agents, ni les voyageurs en cas de réel danger.

Ainsi, ce texte harmonise les procédures, et clarifie les responsabilités des acteurs que sont le PC SUR, le Chef d'incident, le Chef de régulation et le PRF.

Mais il transfère globalement trop de responsabilités vers les salariés, sans véritables garanties pour leur sécurité ni celle des usagers.

Aussi, considérant :

- *Les évolutions réglementaires récentes, notamment l'arrêté du 29 mars 2022 et le courrier du préfet de Police de Paris du 12 février 2025, relatifs aux procédures d'intervention en matière d'objets délaissés dans les transports publics ;*
- *Les modifications apportées à la note générale 60-72 B, qui définissent la conduite à tenir par le personnel de la RATP lors de la découverte d'un objet délaissé ;*

- *Les enjeux de sécurité pour les voyageurs, mais aussi de prévention des risques professionnels pour les agents amenés à intervenir dans ce type de situation ;*
- *La nécessité de garantir la protection de la santé, de la sécurité et des conditions de travail des salariés, conformément aux missions de la CSSCT.*

La CSSCT Centrale formule les préconisations et demandes suivantes :

1. Prévention et formation

Mettre en place des formations renforcées pour tous les agents concernés sur la reconnaissance des objets délaissés et les gestes à adopter.

Diffuser des fiches réflexes claires précisant les rôles et responsabilités de chaque acteur (agents, chef d'incident, PC SUR, régulation).

2. Organisation et coordination

Programmer des exercices réguliers avec les forces de l'ordre et les équipes cynotechniques afin de tester le respect du délai de 20 minutes et la fluidité de la chaîne de décision.

Instaurer un retour d'expérience systématique après chaque incident, incluant la participation des représentants du personnel.

3. Conditions de travail et accompagnement

Mettre en place un suivi psychologique et social pour les agents exposés à des situations anxiogènes (faux colis piégés, menaces, évacuations).

Veiller à une organisation des plannings adaptée, afin d'éviter surcharge et fatigue pour les agents mobilisés.

4. Sécurité voyageurs

Définir et éclaircir le périmètre de précautions pour tous les opérateurs en cas de présence d'un objet dans périmètre entre 1 à 3 mètres, et de porter à la connaissance des élus la définition de ce périmètre surtout lors de la présence d'objet intermédiaire (sac fermé par exemple).

Définir clairement le risque pour un objet intermédiaire.

Déployer des outils d'information voyageurs fiables et rapides (annonces automatiques, panneaux, applications) afin de limiter la panique et éviter les mouvements de foule.

Former les agents de station et des gares à la gestion des flux lors de la mise en place d'un périmètre de précaution ou d'une évacuation, surtout après identification d'un objet dit intermédiaire (fermé).

Définir dans l'ordre, lors de la présence d'un objet dans un train, les acteurs pouvant intervenir, ainsi que le mode d'intervention préconisé.

5. Suivi et amélioration continue

Créer des indicateurs SSCT de suivi : délais de qualification, fréquence des incidents, nombre d'évacuations, agents exposés.

Associer la CSSCT à chaque mise à jour des procédures internes, afin de garantir la prise en compte des conditions de travail.

Les élus de la CSSCT-C formulent ces préconisations pour avis auprès des élus du CSEC. Ils demandent que chaque préconisation amène une réponse de la part de la direction, de façon à clarifier toutes les responsabilités, et éviter toutes interprétations des procédures sur le terrain.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BOUZOURENE.

M. BOUZOURENE.- FO votera contre cet avis. S'il est rejeté, nous aurons une proposition pour un autre avis.

M. LE PRÉSIDENT.- On va d'abord organiser le vote pour voir s'il est accepté ou pas.

Je propose de mettre l'avis proposé par M. DOMINÉ aux voix.

(Il est procédé au vote.)

Pour : 9

Contre : 13

M. LE PRÉSIDENT.- L'avis ayant été rejeté à la majorité des voix, je propose de céder la parole à M. BOUZOURENE pour le deuxième avis.

M. BOUZOURENE.-

 **Proposition d'avis des élus sur le projet de note 60-72 C**

Face au projet de la note 60-72 C, "Rappel concernant le signalement et le traitement d'un objet délaissé", les élus du CSEC réunis ce jour en séance plénière font le constat que nous nous trouvons face à de nombreux éléments d'inquiétude.

Dans un premier temps, les élus rappellent à la direction que la lettre du Préfet en date du 12 février 2025, commençant par "Cher Jean", n'a aucune valeur juridique, tout au mieux elle peut s'apparenter à une communication administrative, à partir de ce postulat, pour les élus du CSEC, ce courrier ne peut être utilisé pour établir la note 60-72 C.

Seul l'arrêté du 29 mars 2022 et le guide d'intervention en milieu ferroviaire sur le réseau francilien peuvent donc servir de document pour établir une nouvelle note.

Après avoir pris connaissance de la note 60-72 C, les élus s'étonnent des incohérences entre cette dernière et les 2 textes réglementaires cités. Nous rappelons que depuis le 1^{er} juillet 2025, la posture du plan Vigipirate, en raison de la dégradation du contexte géopolitique, est au niveau "Urgence attentat" sur l'ensemble du territoire français. La temporalité entre l'allégement des mesures de sécurité à travers la note 6072C dans le métro et le RER est en opposition avec ce qu'annonce l'Etat Français !

Après étude du document, les élus du CE préconisent la modification de la note 6072C à travers les points suivants, pour respecter les textes réglementaires en vigueur :

- *La suppression dans la note 6072C du courrier du Préfet de Police de Paris en date du 11 février 2025 en page 1.*
- *L'ajout des autres objets délaissés qui déclenchent l'intervention des services compétents en page 1.*
- *Le retrait des exemples dans le chapitre 1 en page 1 et 2.*
- *La suppression des points de l'article 2.1 et le respect du guide d'intervention en milieu ferroviaire en page 2.*
- *La définition du périmètre de précaution et le respect de celui-ci conformément à l'arrêté et non comme vous le faites dans le document en page 1.*

- *La réintégration du rôle premier du chef d'incident, à savoir la mise en sécurité des agents et voyageurs en page 3.*
- *L'ajout dans la note et l'arrêt immédiat de la pratique consistant à verser aux objets trouvés, des objets délaissés sans levée de doute par les démineurs.*

Il est important pour la direction de prendre en compte nos demandes, ainsi nous rappelons l'obligation de sécurité physique et mentale de cette dernière vis-à-vis des agents.

Nous demandons que chaque préconisation amène une réponse de la part de la direction, de façon à clarifier les responsabilités et ainsi éviter toutes interprétations des procédures sur le terrain.

En conséquence, les élus du CSEC RATP émettent un avis négatif sur la note 60-72 C.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

(Il est procédé au vote.)

Pour : 13

Abstention : 9

L'avis négatif est adopté à la majorité.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Nous avons épuisé l'ordre du jour.

Je vous propose de nous en tenir là pour cette séance. La séance ordinaire aura lieu le 8 octobre prochain, vous devriez recevoir l'ordre du jour vendredi. Il sera léger.

La séance est levée à 18 heures.

Frédéric SARRASSAT
Secrétaire du CSEC RATP



