



**Comité Social Économique Central
(CSEC)**

PROCES-VERBAL

----- séance -----

du

mercredi 09 avril

-----2025-----

Sont présents (es) :

MM.	Frédéric SARRASSAT Abdelnour LARDIDI Stéphane SARDANO Bastien ORSINI	Secrétaire 2 ^e secrétaire adjoint Trésorier Trésorier-adjoint	liste FO RATP CSE 12/MTS liste UNSA CSE 3/SUR liste UNSA CSE 1/RDS CENTRAL liste FO RATP CSE 5/SEM
Mme	Florence RICHARD	Membre titulaire	liste CFE-CGC CSE 14/BU RSF
MM.	Karim NEGADI Marc BRILLAUD Elies BEN ROUAG Nicolas BERGEAUD Yannick STEC André BAZIN Patrice MAUGERI Thibaut DASQUET Fabrice DELAGE Vincent BRIEUX	Membre titulaire - - - - - - - - -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 3/SUR liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 8/SIT liste CGT CSE 4/RER liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 10/RDS ATELIERS CHAMP liste CGT CSE 11/MRF liste CGT CSE 11/MRF liste CFE-CG CSE 13/BU TRAM
Mmes	Cécile AZEVEDO ¹ Florence ESCHMANN ² Magaly CLEUET ³ Marie-Mathilde GUEROULT ⁴	Membre suppléant - - -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste FO RATP CSE 12 MTS liste UNSA CSE 5/SEM liste CFE-CGC CSE 6/DSC
MM.	Mohamed CHAGH ⁵ José JONATA ⁶ Olivier MERCIER Stéphane TONDUT ⁷ Eric TURBAN Sébastien BOURGEOIS ⁸ Sami TAGANZA Michel MARQUES	Membre suppléant - - - - - - -	liste FO RATP CSE 1/RDS CENTRAL 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 liste CGT CSE 11/MRF

Sont absents(es)/excusés (es) :

MM.	Laurent DOMINÉ	1 ^{er} secrétaire adjoint	liste CFE-CGC CSE 6/DSC
Mme	Elodie BERTHIER Karim ROUIJEL Gregory GUIDEZ Kamel OULD AHMED Abdelhakim KHELLAF Pascal KERLEU Karl BENOIST	Membre titulaire - - - - - -	liste FO RATP CSE 5/SEM liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 6/DSC liste CGT CSE 7/RATP INFRA liste CGT CSE 9 M2E liste CFE-CGC CSE 12 /MTS
Mmes	Farida KAIS Mary FORD Jessica RICHARDS	Membre suppléant - -	liste FO RATP CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 6/DSC liste CFE-CGC CSE 13/BU TRAM
MM.	Aurélien DERACHE Nourredine ABOUTAIB Laurent TROILO Damien MORILLA Samy SI-TAYEB Jean-Marie DUCELIER	Membre suppléant - - - - -	liste FO RATP CSE 12/MTS liste UNSA CSE 2/RDS CENTRES BUS liste UNSA CSE 14/BU RSF liste CGT CSE 11/MRF liste LA BASE CSE 4/RER

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

² Remplace Karl BENOIST, en tant qu' élu titulaire pour les votes

³ Remplace Grégory GUIDEZ en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁴ Remplace Laurent DOMINE en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁵ Remplace Elodie BERTHIER en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁶ Remplace Kamel OULD AHMED en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁷ Remplace Abdelhakim KHELLAF, en tant qu' élu titulaire pour les votes

⁸ Remplace Pascal KERLEU, en tant qu' élu titulaire pour les votes

Assistent à la séance :

MM. Yves **HONORE**
Arole **LAMASSE**
Vincent **GAUTHERON**
Cyril **LARDIERE**

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

Excusé :

M. Olivier **GALLE**

Conseil de Prévoyance

ORDRE DU JOUR

I - INFORMATIONS DU PRESIDENT

- *Accords dans le cadre des NAO* 7
- *Ouverture à la concurrence du réseau bus : affectation de lots* 8
- *Contrôle technique des bus* 8
- *Trafic et recettes* 9

II INFORMATIONS DU SECRETAIRE

- *Point sur les ASC et la restauration* 13

III - APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU 12 FEVRIER 2025 21

IV - QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLE

1. *Information-sur les résultats du contrat IDFM – Tableau de bord T4 et bilan annuel 2024* 23
2. *Consultation sur la transition énergétique des véhicules auxiliaires de la RATP* 33
3. *Présentation du REX sur la fermeture des sites tertiaires dans la cadre du plan de sobriété énergétique* 38

M. LE PRÉSIDENT.- Bonjour. Bienvenue dans cette séance du 9 avril, qui va nous amener à examiner le bilan du T4 et de l'année 2024 du contrat IDFM. Nous consulterons ensuite l'instance sur le projet de transition énergétique des véhicules auxiliaires de la RATP, et enfin, nous aurons une présentation du REX sur la fermeture des sites tertiaires dans le cadre du plan de sobriété énergétique.

Avant d'aborder ces points, je propose de faire le point sur l'état des présences.

Pour la délégation Force Ouvrière, nous ont été signalées les absences de M. ROUIJEL, M. DERACHE, Mme BERTHIER et de Mme KAÏS.

M. HONORÉ.- Mme ESCHMANN est également absente.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour la délégation UNSA, nous ont été communiquées les absences de M. GUIDEZ, de M. OULD AHMED, de M. ABOUTAÏB, de Mme FORD, et de M. TROILO.

Pour la délégation CGT, M. KHELLAF, M. KERLEU et M. MORILLA sont absents excusés. Y a-t-il d'autres absents ?

Pour la CFE-CGC, les absences de M. DOMINÉ et de M. BENOIST nous ont été signalées.

M. LARDIÈRE.- Mme RICHARDS sera absente ce jour.

M. LE PRÉSIDENT.- M. DUCELIER, M. SI TAYEB et M. GALLE sont également absents.

I – INFORMATIONS DU PRESIDENT

M. LE PRÉSIDENT.- Il y a un certain nombre d'informations.

☒ Accords dans le cadre des NAO

Concernant les informations sociales, les NAO ont fait l'objet d'un accord signé par trois organisations syndicales représentatives sur quatre.

Pour rappel, l'accord NAO comporte plusieurs mesures salariales. Il s'agit d'abord de la création d'une prime de travail le samedi. A compter du 1^{er} avril, les salariés bénéficieront d'une prime d'un montant de 10 € bruts par samedi travaillé.

La deuxième mesure est une revalorisation des gratifications au titre des médailles. En effet, à compter du 1^{er} janvier 2025, les salariés réunissant les conditions requises bénéficieront d'une gratification de 300 € pour la médaille d'argent, soit plus 100 €, d'une gratification de 500 € pour la médaille de vermeil, soit plus 170 €, et d'une gratification de 950 € pour la médaille d'or, soit plus 300 €.

S'agissant de la troisième mesure, à compter du 1^{er} juin, 2025, toute ou partie des primes seront intégrées dans le salaire statutaire, ce qui aura un impact positif sur le 13^e mois pour tous et sur le calcul de la pension retraite pour les salariés au régime spécial. Pour les opérateurs, la prime emploi est remplacée par 3,76 points minimum de rémunération statutaire à compter du 1^{er} juin 2025. Pour les agents de maîtrise et techniciens supérieurs, la prime de responsabilité passe à 39,27 € bruts mensuels. Elle sera complétée à compter du 1^{er} juin par une augmentation du salaire statutaire de 3,76 points minimum.

Finalemment, Mme ESCHMANN est là.

Pour les cadres, la prime de responsabilité passe à 70,7 € bruts mensuels. Elle sera complétée à partir du 1^{er} juin par une augmentation du salaire statutaire de 3,76 points.

Quatrième mesure pour cette année 2025, les salariés qui disposent d'un compte épargne-temps et qui le souhaitent pourront monétiser jusqu'à 22 jours de CET au lieu de 10, et y mettre jusqu'à 12 jours de repos fixes au lieu de 5.

En application de l'accord d'intéressement, les résultats de 2024 de l'EPIC permettent la distribution d'un montant global d'intéressement de 64,8 M€. Ainsi la prime d'intéressement par salarié versée au titre de l'année 2024 s'élève à 1 552,16 € bruts pour une présence complète sur l'année 2024. Je rappelle que chaque salarié a été informé du montant individuel le concernant le 4 avril par courrier adressé à son domicile, ou par e-mail quand on est abonné au service d'Amundi. La totalité du montant de l'intéressement sera automatiquement versée sur le plan d'épargne entreprise, sauf pour les salariés qui souhaitent le versement de tout ou partie de cette prime sur leur compte bancaire. Cette demande spécifique doit être adressée par les salariés avant le 25 avril 2025. Nous n'avons plus la possibilité de procéder à la rétractation de ce choix.

Par ailleurs, à l'unanimité, un accord au niveau de l'EPIC a été signé concernant les prêts. Un certain nombre de modifications ont été amenées. Pour le détail, je propose de vous référer aux communications qui ont pu être effectuées à ce titre.

Le dernier accord signé est l'accord sur la politique en faveur de l'habitat. Pour la première fois, cette année, l'accord a été signé sur le périmètre du Groupe en Île-de-France au regard de l'actualité d'ouverture à la concurrence. C'est un accord pour trois ans, jusqu'en 2027, qui vise à pouvoir loger 1 100 familles dès 2025, avec un objectif de logement de 1 200 familles à horizon de 2027 avec un nombre minimal de 860 réservations par an pour des logements sociaux.

Cela s'appuie sur une contribution importante du Groupe à hauteur de 0,64 % de notre masse salariale, près d'un tiers au-dessus de l'obligation légale qui s'élève à 0,45 % de la masse salariale. Ce plus nous permet de prétendre auprès d'Action Logement et d'autres organismes à des droits de réservation plus importants.

☒ Ouverture à la concurrence réseau bus : affectation de lots

Une autre information est relative aux affectations des lots de la deuxième vague. Avec les trois lots de la deuxième vague, IDFM a procédé à six attributions sur 13 lots. Ces six attributions représentent environ 30 % du chiffre d'affaires total et des effectifs affectés aux lots mis en concurrence. Sur ces six premiers lots, avec le gain du lot 36 couvrant le centre bus RATP de Massy et celui de Morangis, CAP Ile-de-France a été attributaire de 50 % de la première moitié du "match". Le lot 40 concernant Fontenay-aux-Roses a été attribué à la société ATM, société milanaise. Le centre bus 44, qui rassemble les centres bus Flandres et Pavillons, a été attribué à Transdev.

Le lot 36 Massy Juvisy, remporté par CAP Ile-de-France, représente 19 lignes de bus et regroupe les centres bus de Massy exploité par la RATP et de Morangis, Optile, jusqu'à présent exploité par Keolis. Le lot permettra de regrouper environ 750 salariés. Cela concerne 230 bus. C'est une attribution pour cinq ans avec une option d'un an supplémentaire.

Le lot 40, dit Croix du Sud, concerne le centre bus de Fontenay. Il est d'une taille comparable puisqu'il s'agit également de 19 lignes, de 220 bus impliqués, et de 750 équivalents temps plein. La durée d'attribution est la même.

Pour le lot 44 dit Ourcq, regroupant Pavillons et Flandre, le nombre de lignes est identique mais avec le double de bus puisque 380 bus sont impliqués, ainsi que l'équivalent de 1 850 ETP. L'attribution a été réalisée pour six ans avec deux années en option.

Il reste sept lots à attribuer en deux vagues. La première vague le sera aux alentours de juin, elle concerne quatre lots. La troisième et dernière vague attendue pour novembre concernera les deux principaux lots parisiens qui représentent les plus gros chiffres d'affaires. On reste mobilisé pour essayer de remporter tous les lots qu'il reste à attribuer.

☒ Contrôles techniques des bus

Ma dernière information concerne un sujet qui a fait la une des journaux en été 2024. Au mois d'août 2024, un certain nombre d'articles de presse, assez largement alimentés par l'interne de l'entreprise, faisaient état d'accusations de fraude de la RATP sur les contrôles techniques en faisant référence à une procédure d'acquiescement du voyant moteur préalablement à la réalisation des contrôles techniques des bus RATP, et ce dans un nombre limité de cas. C'était aussi un moyen d'expliquer que des salariés victimes de ces malversations avaient des accidents du travail mal traités par la CCAS.

Compte tenu de ces accusations, le Président-Directeur général avait immédiatement demandé une expertise interne de nos procédures. Nous avons partagé les conclusions de cet audit interne dans Urban Flash, ainsi que lors de la séance du 11 septembre de cette instance. Le Président-Directeur général avait aussi saisi les services de l'État compétents afin de confirmer la conformité de notre procédure avec la réglementation en matière de contrôle technique. Ainsi, pendant six mois, trois inspecteurs généraux, membres de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable, avec notre pleine collaboration, ont audité les procédures internes de l'entreprise en amont des contrôles techniques, ainsi que les méthodes de maintenance selon la typologie d'autobus. Les centres de contrôle technique auxquels nous adressons nos véhicules ont également été audités. Les trois inspecteurs ont rencontré de nombreux agents de maintenance et d'ingénierie, les constructeurs, les représentants du personnel et l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités.

Le rapport conclut que la procédure d'acquiescement pratiquée par les équipes de RDS ne compromet pas la sécurité des bus. Elle ne relève aucune non-conformité à la réglementation en vigueur et préconise l'adaptation de la procédure d'acquiescement dans le but de recueillir les données pertinentes pour une meilleure compréhension des causes d'apparition de ce voyant.

Il faut dire ici que les contrôles effectués par des experts extérieurs à l'entreprise ont conduit aux mêmes conclusions que celles de l'audit interne, c'est-à-dire que la RATP, contrairement aux affirmations de la presse alimentée par certaines personnes en interne, ne fraude pas les contrôles et ne met pas en danger sur ce sujet la santé et la sécurité de ses salariés.

Trafic et recettes

Je termine par les informations sur le trafic et les recettes à fin février 2025. Comme 2024 était une année bissextile, nous allons comparer les résultats corrigés des effets calendaires. Les résultats de l'EPIC ainsi corrigés sont en progression de 3,2 % en février. Cette progression en moyenne est le résultat de différentes situations. D'abord, la dynamique du métro reste bonne puisqu'on observe une croissance du trafic de plus 6,3 %. Cette croissance est toujours tirée par les montées en charge qui rencontrent du succès, des prolongements des lignes 11 et 14. Sur le réseau RER, là aussi, une progression de 3,6 % qui est nuancée et différente entre une croissance de plus de 6,6 % sur le RER A, alors que l'on observe sur le RER B un double impact qui conduit à une fréquentation à la baisse d'environ 2,1 %.

Il s'agit de l'impact du prolongement de la ligne 14 qui met en concurrence certaines stations de la 14 avec des stations de la B, et notamment les stations Cité U, Gentilly et Laplace, proches de la ligne 14. Le deuxième impact est la suppression ou les très fortes baisses de trafic sur Orlyval et Orlybus, qui affectent la fréquentation des stations d'Antony et de Denfert-Rochereau.

Hausse du métro de 6,3, hausse du RER de 3,6 mais avec une différence entre la A et la B, et une légère perte de fréquentation sur le bus à hauteur de 1,5 %. Près de la moitié de cette baisse du trafic sur le bus est concentrée sur six lignes (62, 105, 118, 129, 170 et 283). Le réseau de tramway progresse de 1,3 %, malgré les travaux sur le T1 qui entraînent des ITC sur la partie est avec le prolongement vers Val-de-Fontenay. La baisse du T1 est compensée par la progression des trafics du T2 et T3b.

Nous observons les conséquences du trafic sur les recettes. Toutefois, les recettes directes sont globalement stables par rapport à l'année dernière, avec 0,2 % de plus. Cela cache des bouleversements liés aux nouvelles tarifications et aux nouveaux produits billettiques mis en place sur le réseau francilien, qui continuent de produire leurs effets en février. Les titres de transport à l'usage se dématérialisent. Les ventes de titres magnétiques sont progressivement arrêtées, pour les tickets t+ notamment, ainsi que pour les billets origine destination, au profit des tickets de bus tram, et des tickets métro, train, RER. Ce phénomène se poursuit.

Les impacts directs de la réforme tarifaire ainsi que les achats anticipés que cette réforme a pu susciter expliquent toujours la baisse des recettes de la billetterie à hauteur de 2,4 % des recettes directes. Les titres annuels continuent leur progression à hauteur de +3,6 % et les recettes directes des forfaits courts progressent quant à elles de 4 % alors que les recettes des forfaits mois et semaines sont en baisse à 1,9 %.

C'étaient les informations que je souhaitais partager avec vous ce matin.

Je donne la parole à M. SARRASSAT.

M. LE SECRÉTAIRE.- Il manque une information. On a vu plusieurs articles de presse sur une candidature spontanée de notre président à la présidence de la SNCF. Certes, la presse vaut ce qu'elle vaut mais j'ai tendance à penser qu'il n'y a pas de fumée sans feu. Y a-t-il un démenti de l'entreprise ? On n'a aucun retour. On est en plein milieu de la négociation du contrat IDFM. On est surpris par ce mouvement. Si c'est volontaire, c'est normal. Si c'est un ragot, cela peut déstabiliser une entreprise comme la nôtre. Je trouve que ce n'est pas bienvenu dans ce moment compliqué pour tout le monde.

M. LE PRÉSIDENT. - Je n'ai pas lu cela. Où est-ce paru ? Je ne lis pas toute la presse, loin de là.

M. LAMASSE.- C'est une presse spécialisée transport.

M. LE PRÉSIDENT. - Je pense que vous parlez de l'entreprise et de son président. Sur le président, je n'ai aucun commentaire à faire ni aucune information à partager. Concernant l'entreprise, nous sommes en pleine négociation du contrat IDFM. Nous avons déjà dit qu'elle était difficile. Je peux vous dire que l'entreprise est pleinement mobilisée dans la défense des intérêts de la RATP dans cette négociation. Je n'ai pas de commentaire à faire sur le fait que vous considérez que cet article de presse serait déstabilisant. Tout le monde est mobilisé dans la défense des intérêts de la RATP. Cette mobilisation est à l'échelle des menaces qui peuvent peser sur les intérêts de la RATP dans cette négociation.

M. LAMASSE. - Un éclaircissement sera demandé par notre élu au Conseil d'administration. Ce n'est jamais anodin, comme l'a dit M. SARRASSAT. C'est comme l'œuf et la poule, on ne sait pas qui arrive en premier. Il y a souvent quelqu'un qui allume l'incendie. On aimerait savoir où on en est.

Dans la myriade d'informations que vous avez livrées ce matin, une information importante concerne les contrôles techniques. À un moment, vous avez dit que cela avait été alimenté par des personnes en interne et cela s'est arrêté là.

M. LE PRÉSIDENT.- Je peux vous en dire plus, il y a eu des déclarations au Conseil d'administration par un élu.

M. LAMASSE.- Quelle est la valeur ajoutée de cela si...

M. LE PRÉSIDENT.- L'information est d'autant plus dommageable qu'elle pouvait avoir les atours d'une forme de légitimité puisqu'elle venait de l'intérieur.

M. LAMASSE.- Je ne comprenais pas la valeur ajoutée de la remarque consistant à dire que l'information venait de l'interne.

M. LE PRÉSIDENT.- Il y a eu des débats en Conseil d'administration, c'est venu de là. Cela a alimenté une chronique qui allait jusqu'à la mise en cause du traitement par la CCAS de personnes qui se disaient victimes d'accidents du travail liés à...

M. LAMASSE.- C'était une pieuvre.

M. LE PRÉSIDENT.- Non, c'était un récit.

Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.- Tout d'abord, je me suis permis de vous adresser par SMS l'information telle qu'elle nous a été délivrée.

Il y a trois points sur lesquels je reviendrai.

Le premier est une information. Je vais m'adresser à toutes celles et tous ceux, notamment autour de cette table, qui en boucle diffuse l'information selon laquelle la CGT ne signe jamais rien. Au travers de vos informations Monsieur le Président, j'entends qu'elle a au moins signé un accord aujourd'hui au sein du périmètre de l'entreprise. Je me devais de saisir l'occasion pour le rappeler.

Deuxièmement, êtes-vous en capacité de nous confirmer si la RATP doit, à date, travailler au détournement de toutes les lignes de tramway ? Il avait été évoqué par de nombreuses personnes que cela soit des proches d'IDFM, des intervenants dans le cadre de la mission BAILLY GROSSET et bien d'autres, qu'une réflexion était en cours pour que le tramway passe en mode guidé afin de l'inclure dans le mode ferré, et de fait de reporter la date de l'ouverture à la concurrence de ce mode. Or, il semblerait qu'à date IDFM aurait demandé à la direction de la RATP de travailler au détournement complet de chaque ligne pour les rendre autonomes et pouvoir les mettre en concurrence ligne par ligne.

Enfin, pouvez-vous nous confirmer que les dispositions relatives au traitement des malaises voyageurs sur le réseau ferré s'appliquent aussi au personnel de la RATP ? Lorsqu'un agent de la RATP a un malaise sur le réseau ferré, est-il soumis aux aléas du trilogue pour le traitement de son cas et par conséquent de subir les incidences de ce dispositif ? Si cette disposition s'applique, ne rentre-t-elle pas en contradiction avec les obligations en matière de protection et de sécurité de l'employeur. En effet, le recours au trilogue rallonge les délais d'intervention et peut exposer les agents à des séquelles. De fait cela a des incidences sur la sécurité et la santé des agents ainsi que sur la continuité de service en fonction du lieu et du moment auquel l'agent fait ce malaise et de sa prise en charge.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vais noter votre première question, nous reviendrons vers vous. Je prends votre information comme vous la donnez. Vous précisez qu'elle vient d'IDFM.

Sur le malaise salarié, je veux bien en reparler en dehors de la séance parce que je ne connais pas les circonstances auxquelles vous faites allusion. Était-ce une personne en service ou pas ?

M. GAUTHERON.- *(Intervention hors PV à la demande de l'intéressé).*

II – INFORMATIONS DU SECRETAIRE

M. LE SECRÉTAIRE.-

Nous commencerons bien entendu ces informations par le succès du Puy du Fou où nous avons eu le plaisir d'accueillir, sous un soleil radieux, près de 5 000 personnes qui, d'après leur retour en direct, ont été particulièrement satisfaites.

Nous avons analysé la sociologie de ces agents, une répartition 50/50 opérateurs / agents d'encadrement est à souligner car conforme à la sociologie de l'entreprise. Les plus représentés sur cette initiative sont les agents issus de SEM, MRF, MTS et Infra.

Toujours dans les initiatives du CE, l'exposition Dolce & Gabana a fait le plein et les agents ont été conquis par la qualité de cette visite qui leur était entièrement réservée.

Côté enfance jeunesse, nous préparons les départs des vacances de printemps, en espérant bien entendu que, pour nos jeunes, le beau temps soit au rendez-vous.

Sur la restauration de nombreuses réflexions sont en cours quant à son évolution actuelle et future. Une réunion générale sur les mètres carrés sociaux est prévue le 17 avril. Elle ne se limitera pas aux seuls m² sociaux de la restauration.

Hier nous avons lancé l'opération "Train +" pour rembourser la "carte avantage SNCF" à hauteur de 40 € sur présentation bien entendu du justificatif d'achat.

Enfin, les élus se sont déplacés pour la "première rencontre nationale ANCAV-SC", équivalent au syndicat de copropriété de nos SCI, afin de débattre sur l'avenir de ces dernières tant du point de vue des investissements que de leur pérennité. Pour mémoire, l'ancien gestionnaire Touristra ayant déposé le bilan, c'est désormais un consortium, formé de Miléade, Léo Lagrange, Artés et Cévéo, qui a en charge la gestion des différentes copropriétés

Je parle d'investissement parce que les investissements de la quasi-totalité des centres qui ont été repris sont très lourds. On étudie les modalités de financements bancaires et en injection de fonds propres.

Pour conclure, demain nous nous déplacerons à Nantes afin de découvrir le projet de réhabilitation, répondant aux nouvelles normes environnementales, de notre résidence de La Bernerie. Nous reviendrons vers vous afin de vous le présenter.

LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur SARRASSAT.

Y a-t-il des déclarations des organisations syndicales ?

Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.-

Monsieur le Président, Cher.e.s collègues,

Nous sommes aujourd'hui à la veille du Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités dont l'ordre du jour appelle l'attribution, sur la base des réponses retenues par la Commission d'appels d'offres de l'autorité organisatrice et rendues publiques le 25 mars dernier, de l'exploitation des lots 36, 40 et 44.

En confirmant les attributions retenues par la Commission d'appels d'offres, Valérie Péresse et l'ensemble des personnes qui la conforte dans son déni quotidien vont tout simplement se contredire. Certes, cela ne sera ni la première ni la dernière fois ! En confirmant les attributions des DSP 40 et 44 à ATM et à Transdev, la Présidente d'IDFM et ses soutiens vont tout simplement remettre en cause leurs propres éléments de langage, dont certains ont largement été repris par des représentants de la Direction de la RATP.

D'une part, il n'y avait pour l'heure que des opérateurs français et, d'autre part, l'ouverture à la concurrence ne pouvait être qualifiée de privatisation dans la mesure où les concessionnaires retenus étaient des filiales d'entreprises publiques.

Dorénavant, nous n'aurons même plus besoin de contre-argumenter face à ce mensonge dans la mesure où l'attribution de la DSP 44 à Transdev se déroule dans le contexte d'évolution du capital de ce dernier. En effet, la Caisse des Dépôts a retenu l'offre du Groupe Rethmann France (filiale du Groupe allemand du même nom), qui souhaite devenir l'actionnaire majoritaire de Transdev via l'acquisition d'une participation additionnelle de 32 %. Rethmann France deviendrait ainsi l'actionnaire majoritaire, avec 66 % du capital, aux côtés de la Caisse des Dépôts, qui en conserverait 34 %.

Finalement, ce sont donc 2 opérateurs étrangers (l'un italien, l'autre allemand) qui vont se voir confier l'exploitation de lignes issues du réseau historique de l'entreprise publique RATP.

En refusant de faire un réel état des lieux des conditions et des conséquences de l'ouverture à la concurrence du réseau OPTILE, sur le droit universel à la mobilité des habitantes et habitants de la Grande Couronne et d'en tirer pleinement les leçons, la Présidente de l'autorité organisatrice s'enferme dans une sinistre fuite en avant. Peut-on sérieusement imaginer un seul instant que les mêmes conditions d'attribution, c'est à dire retenant le soumissionnaire qui a présenté l'offre économiquement la plus avantageuse sur la base du critère du prix ou du coût, les scénarios rencontrés sur le réseau OPTILE ne se répèteront pas ?

Or, malgré des propos qui se voulaient rassurants sur l'existence de critères sociaux, il n'en demeure pas moins que sur les 6 critères de sélection, à elle seule, la valeur économique représente 40 % de la note finale. Ainsi, à égalité sur les autres critères, le concurrent le moins disant remporte le marché.

À date, nous sommes toujours dans l'attente de la communication d'éléments concrets nous démontrant que les futurs exploitants ne vont pas recourir notamment :

- à une flexibilisation importante des personnels pouvant conduire à des démissions massives d'agents transférés et permettre ainsi le recrutement de nouveaux salarié.e.s,*
- à plusieurs grilles de rémunération pour le même métier en fonction de l'expérience ou non des salarié.e.s recruté.e.s,*
- à une modification du salaire de base dans la garantie de rémunération.*

Cette situation démontre, contrairement aux propos de la Direction ou de toutes celles et de tous ceux qui les relayent auprès des agents, "qu'être transféré.e chez un concurrent ou dans une filiale de CAP Ile-de-France, c'est bel et bien la même chose".

Les entreprises qui répondent aux appels d'offres ne sont pas des sociétés philanthropiques à but non lucratif, elles viennent chercher des parts de marché pour faire des bénéfices avec, les précédents en France le démontrent, une certaine sérénité, grâce à la tradition libérale qui est de "privatiser les profits et de socialiser les pertes". D'ailleurs, les différents échanges autour de la nouvelle vague d'attributions nous ont permis de constater le changement de portage de la Direction. Jusqu'à présent, la Direction nous assurait qu'elle mettrait tout en œuvre pour remporter le plus grand nombre de lots. Puis, la sentence est tombée. Dorénavant, il faut comprendre que ce sont surtout les lots générant le plus de chiffre d'affaires qui retiennent l'attention de la Direction Générale du Groupe RATP.

C'est bien parce que le dogme, au mieux, la maîtrise, au pire, de la réduction des coûts domine toujours l'actualité sociale de notre champ d'activité, que les diverses mesures d'ordre social et salarial, dans le cadre des négociations annuelles obligatoires pour l'année 2025, s'inscrivent dans cette philosophie.

D'ailleurs, le contexte retenu par la Direction de l'entreprise, dans le cadre des négociations, a été biaisé. En effet, pour prétendre que les salaires augmenteront de 2,1 % en 2025, la Direction convoque l'effet report des mesures consenties en 2024. Car, en année pleine, ce ne sont pas 15 points qui ont été attribués à tous les l'année dernière mais seulement... 5 points en moyenne annuelle. Les 10 points supplémentaires restent donc à financer en 2025 représentant environ 1,7 % du total affiché. La Direction les compte donc 2 fois, en 2024 et en 2025 !!!

Au final, il ne reste réellement qu'une augmentation de 0,4 % (moins de 10 M€) alors même que le budget de l'entreprise a été élaboré sur une base d'inflation de +1,8 %. Il apparaît aussi nécessaire de préciser que sur les 116 millions d'€ versés par IDFM, dans le cadre du financement de la politique salariale pour l'année 2024, 86 millions d'€ ont été utilisés et que nous ignorons à quoi ont servi les 30 millions d'€ restants.

Enfin, la création d'une prime de travail "le samedi", comme la revalorisation des médailles, sont des mesures concentrées principalement sur des primes dont le coût s'amenuisera avec le transfert des personnels de RDS, principaux concernés. De plus, à l'instar de toutes les primes, elles peuvent être modifiées ou suspendues à tout moment et ne contribuent ni au financement de notre régime de Sécurité sociale ni au financement de notre régime de retraite.

Enfin, concernant les mesures relatives à l'alimentation et à la monétisation du Compte Épargne Temps, nous rappelons que les jours sur le CET appartiennent déjà à l'agent. Elles et ils s'auto-financent donc, par le biais du renoncement, à une partie de leurs repos et de leurs congés, une augmentation de leur rémunération tout en supportant les effets de la dégradation de leurs conditions de travail et de vie au travail au regard des désorganisations permanentes.

Malgré ces nombreux points négatifs, si nous pouvons accueillir favorablement l'intégration totale dans la rémunération statutaire de la prime emploi pour les opérateurs, et l'intégration de la prime de fonction pour les agents d'encadrement, dans la mesure où cette disposition aura un impact positif sur le 13^{ème} mois ainsi que sur le calcul de la pension retraite (pour les agents au régime spécial), nous considérons, toutefois, que d'autres primes doivent faire l'objet de cette disposition.

Monsieur le Président, Cher.e.s collègues,

La loi n° 2023-1270, du 27 décembre 2023, relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, a défini que les agents de Central RDS, des Fonctions Support des entités mutualisées NEF et CRIV et des articles 33 n'étaient pas transférables.

Pour autant, sur la base des informations dont nous disposons à date, tant à partir des réunions d'information ou de la seule bilatérale à laquelle nous avons été convié.es, il ressort que l'avenir de nos collègues n'est pas des plus optimistes. En effet, il ressort que les agents devront à eux seuls être à l'initiative de leur reclassement au sein de l'EPIC ou des filiales du Groupe. Alors même que les négociations, dans le cadre du respect relatif à la gestion des emplois et des parcours professionnels en entreprise, n'ont pas démarré, nous entendons déjà une fin de non-recevoir à la mise en place d'une procédure de reconnaissance des diplômes permettant un changement de catégories dans le cadre de cette procédure de reclassement.

Cette situation ne peut être ni entendue ni partagée.

L'ensemble des agents de RDS subit de plein fouet les conséquences des décisions prises en dehors de leur possibilité d'intervention citoyenne.

*Dans le cadre de nos prérogatives de représentants du personnel, nous devons notamment prévenir **toutes atteintes non justifiées** (par sa nature ou par son but) aux droits des personnes, à leur santé physique ou mentale ou aux libertés individuelles dans l'entreprise. C'est pourquoi, la délégation CGT-RATP considère que la question de l'avenir des agents de RDS non transférables nécessite de recourir à une vraie cellule de reclassement avec les moyens humains et financiers requis. De plus, au regard du contexte anxigène dans lequel nos collègues vont évoluer et des risques psychosociaux qui seront générés par cette situation, il convient d'activer les dispositions prévues dans le cadre du Plan de prévention de la désinsertion professionnelle.*

Que se passera-t-il une fois le calendrier de privatisation achevé ? Le droit à la mobilité nécessaire tant pour l'épanouissement personnel que pour le développement économique de notre territoire sera amoindri et l'outil industriel qu'est l'EPIC RATP sera de plus en plus affaibli au fil des diverses vagues d'ouverture à la concurrence et des restructurations ad hoc. Nous le savons toutes et tous autour de cette table, l'appauvrissement du secteur des transports publics est une aberration. Non seulement, il convient d'y mettre un terme, mais aussi et surtout, de renforcer les moyens d'actions de l'entreprise publique intégrée RATP. Pour cela, il y a lieu de dégager notre entreprise publique de Service public des injonctions financières contraires au développement d'un Service public pertinent par sa réponse aux différents enjeux.

C'est ce que portera une nouvelle fois la CGT-RATP au travers du rassemblement qu'elle organise demain -jeudi 10 avril à 12h00- aux abords du Conseil d'Administration d'IDFM. Nous invitons toutes celles et tous ceux qui, comme nous, défendent la nécessité de maintenir l'existence d'un Service public de transport public, opéré par une entreprise intégrée 100 % publique, à nous rejoindre.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur GAUTHERON.

Monsieur LAMASSE pour l'UNSA.

M. LAMASSE.- Il semblerait que ATM, qui a remporté l'un des lots mis en concurrence, se serait rapproché de la RATP pour demander de l'aide parce qu'ils ne connaissaient pas le réseau. La RATP a donné son accord pour les aider. Des membres de la direction donnent ces informations.

M. LE PRÉSIDENT.- Je n'ai pas connaissance de cette information. Les relations entre le cédant et les cessionnaires sont strictement encadrées par des protocoles de passation et de transition tripartites avec IDFM. En dehors de ce cadre, il n'y a pas de relations.

M. LAMASSE.- Pourrions-nous l'avoir ?

M. LE PRÉSIDENT.- Je ne sais pas.

M. SARDANO.- IDFM aurait demandé à la RATP, d'accompagner la société ATM lors de sa prise de fonction du contrat au regard de sa méconnaissance de l'environnement francilien. Le président serait d'accord. Ce sont des informations qui nous ont été communiquées.

M. LAMASSE.- C'est sur le PV d'une instance.

Les Négociations Annuelles Obligatoires 2025 qui se sont déroulées ont constitué un moment essentiel pour un dialogue social constructif et ont répondu aux demandes du syndicat UNSA Groupe RATP qui en est un des signataires.

Nous avons su réaffirmer notre volonté de parvenir à un accord qui valorise le travail de chacun et apporte des solutions concrètes en termes de pouvoir d'achat.

Nous reconnaissons l'importance de ces discussions pour avancer dans un environnement sociopolitique compliqué, dans lequel le seul mot qui est répété des milliers de fois par nos dirigeants, est déficit.

En cette année 2025, UNSA Groupe RATP a réaffirmé son engagement envers un dialogue social responsable et constructif à travers les Négociations Annuelles Obligatoires en gardant le souci d'une conciliation des impératifs économiques et les attentes sociales.

Notre objectif demeure toujours la garantie d'avancées significatives et justes, en tenant compte de la diversité des besoins exprimés par tous les salariés.

Les revendications UNSA Groupe RATP connues depuis le mois de janvier 2025 pour donner suite à notre courrier adressé au PDG Castex, ont été partiellement entendues par la Direction nous permettant lors de cette séance de négociations d'obtenir plusieurs mesures :

Des mesures pouvoir d'achat

1. *Création d'une prime de travail le "samedi", soit 10 € par samedi travaillé.*
2. *Revalorisation des gratifications médailles :*
 - *Médaille argent : 200 à 300 € au 1^{er} janvier 2025*
 - *Médaille vermeille : 330 à 500 € au 1^{er} janvier 2025*
 - *Médaille or : de 650 à 950 € au 1^{er} janvier 2025*
3. *Intégration de primes dans le statutaire qui comptera pour le calcul du 13^{ème} mois et revalorisera les pensions de retraite de + 5% environ avec :*
 - *Pour les opérateurs, l'intégration totale de la prime emploi dans le statutaire.*
 - *Pour les agents de maîtrise, la prime de responsabilité qui passe à 39,27 € avec l'intégration d'une équivalence de la différence avec le montant actuel de la prime dans le statutaire.*

- Pour les agents cadres, la prime de responsabilité qui passe à 70,70 € avec l'intégration d'une équivalence de la différence avec le montant actuel de la prime dans le statutaire.
- 4. Pour le CET (monétisation et alimentation) : 22 jours monétisables (contre 10 jours actuellement) et la possibilité d'alimenter son CET en journée entière avec le complément de 12 jours de repos fixes (contre 5 jours actuellement).

Des mesures volet salarial / avantage social

1. Des conditions d'utilisation du transport urbain
La carte de circulation devra être étendue dans le cadre des discussions avec IDFM soit avec l'attribution d'un passe de type "Passe Navigo Ile-de-France Mobilité" ou l'intégration dans la carte de service d'une utilisation de manière étendue.
2. Des engagements de discussions sur la fidélité dans l'entreprise RATP
 - Quel bilan ?
 - Pour l'UNSA, les éléments de négociations ne manquent pas et il convient de discuter sur : quelle reconnaissance pour les agents ? Sous quelle forme ? Une prime de fidélité ou ancienneté ?
 - La refonte de la grille de salaire en grille unique ou segmentée ?
 - Le niveau des échelons.

À un moment, on avait beaucoup de fiches, cela s'appelait le bilan social.

M. LE PRÉSIDENT.- Cela existe toujours. Il y a un bilan social individualisé une fois par an. Il est dématérialisé.

M. LAMASSE.- Depuis le temps que l'on en parle, il serait bien de discuter réellement de la grille de salaire (grille unique ou segmentée) et du niveau des échelons, et d'aboutir dans ce débat de manière positive ou pas.

Concernant la carte de circulation des agents RATP, UNSA Groupe RATP est intervenue auprès de IDFM et obtient l'engagement d'une négociation sur le sujet.

D'autant qu'UNSA Groupe RATP vient d'obtenir une première avancée dans ce domaine avec l'attribution d'un passe Navigo annuel à tous les salariés de BUS transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

UNSA Groupe RATP a obtenu en même temps cette extension pour les agents du service de sécurité SUR, accompagné d'une attribution d'une Carte qui se rapproche de la Carte police.

Nous rappelons qu'en France, l'employeur est tenu de rembourser 50% minimum du coût des titres d'abonnement aux transports publics utilisés par les salariés pour leurs trajets domicile-travail.

L'instruction générale de l'entreprise RATP prévoit un remboursement supérieur afin de tenir compte de notre spécificité d'extension géographique.

Toutefois, l'aménagement des transports avec des lignes qui se prolongent, chevauchant la construction de lignes du Grand Paris, vient compliquer le déplacement des salariés d'exploitation.

En ce sens, UNSA Groupe RATP a défendu auprès de IDFM l'attribution d'un "Passe Navigo annuel" aux salariés de l'exploitation et interpelle l'entreprise RATP dès maintenant afin de revoir l'instruction générale sur la Carte de circulation afin de porter le remboursement du coût des titres de transport à 100%.

Ensemble, continuons à surmonter le doute suscité par les reniements, les renoncements, les faiblesses. Un doute qui nous fait ressentir notre place dans ce monde professionnel, notre entreprise RATP, non plus comme une chance, mais comme une menace.

Un doute qui peut faire naître la peur. La peur de l'engagement.... Un doute immense qui se nourrit in fine de tout ce qui contribue à la détestation de soi.

Voilà pourquoi l'UNSA Groupe RATP souhaite changer les choses en solutions gagnantes positives, en amassant ensemble les graines de la réussite, libres ensembles.

Enfin, l'UNSA Groupe RATP souhaite faire de tous les instants de la vie une promesse avec force et vigueur.

A chacun de prendre sa part.

Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

III – APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA SEANCE

DU 12 FEVRIER 2025

M. LE PRÉSIDENT.- On va faire un point sur les votants avant de procéder à l'approbation du procès-verbal.

Mme PASQUIER.- M. GUIDEZ étant absent, Madame CLEUET, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme CLEUET.- Oui.

Mme PASQUIER.- M. ROUIJEL étant absent, Madame AZEVEDO, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme AZEVEDO.- Oui.

Mme PASQUIER.- Mme BERTHIER étant absente, Monsieur CHAGH, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. CHAGH.- Oui.

Mme PASQUIER.- M. DOMINÉ étant absent, Madame GUÉROULT, acceptez-vous de voter à sa place ?

Mme GUÉROULT.- Oui.

Mme PASQUIER.- M. OULD AHMED étant absent, Monsieur JONATA, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. JONATA.- Oui.

Mme PASQUIER.- M. KHELLAF étant absent, Monsieur TURBAN, acceptez-vous de voter à sa place ?

M. TURBAN.- Oui.

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

M. BOURGEOIS.- Oui.

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

Mme ESCHMANN.- Oui.

Mme PASQUIER.- Nous avons un total de 22 votants : 7 voix pour FO, 5 voix pour l'UNSA, 7 voix pour la CGT et 3 voix pour la CFE-CGC.

(Il est procédé au vote.)

➔ Le procès-verbal du 12 février 2025 est approuvé.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

1. Information sur les résultats du contrat IDFM – Tableau de bord T4 2024 et bilan annuel 2024

Madame Juliette EL YACOUBI, contrôleur de gestion – SFD/DDRI

Madame Bénédicte RAMET, responsable de mission – SFD/DDRI

participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Les résultats du contrat IDFM ont été examinés en Commission économique mardi dernier. Je passe la parole à Mme AZEVEDO pour présenter le rapport de la Commission économique.

Mme AZEVEDO.-

✉ **Rapport de la Présidente de la Commission Economique sur les résultats du contrat IDFM – T4 2024 et Bilan Annuel 2024**

Les intervenantes pour ce dossier, lors de la Commission Economique du 1^{er} avril 2025, étaient Mesdames EL YACOUBI et RAMET et nous les remercions pour leur présentation et leurs explications.

Le trafic, au 4^{ème} trimestre 2024 est en augmentation dans tous les modes par rapport au 4^{ème} trimestre 2023 pour atteindre 823 Millions de voyages porté principalement par l'évolution du métro avec les lignes 11 et 14. Au bilan 2024, le trafic atteint une augmentation de 4 % par rapport à 2023.

Les recettes (hors Améthyste) progressent de 3,9 % porté par la carte Imagine R Junior et le post paiement (Liberty +) par rapport au T4 2023. Au bilan 2024 le nombre de titres vendus augmente de 4 % par rapport à 2023.

Le volume de validations du Réseau de Surface est en légère hausse de 1,3 % par rapport au T4 2023. Au bilan 2024, le volume de validations augmente de 5 % par rapport à 2023. L'intéressement serait pour le bilan annuel 2024 de 1,2 M€.

METRO :

Les indicateurs de production pour le métro sont en baisse au T4 2024 par rapport au T3 2024 avec une augmentation d'indisponibilité du personnel, des causes techniques et des causes externes. Le bilan annuel 2024 de la production globale portée à 97,6 % reste cependant supérieur à 2023.

Les événements marquants de ce 4^{ème} trimestre sont au nombre de 36. Les plus nombreux sont les pertes liées aux infrastructures. Il est à noter également 12 cas d'objets abandonnés ayant généré un retard égal ou supérieur à 59 minutes (soit 16h23 en tout).

Les indicateurs de régularité ponctualité sur le T4 sur la régularité des intervalles en heures creuses sont au rouge sauf pour les lignes 1 et 4. Le bilan annuel 2024 suit la même tendance et porte son objectif à 94,80 %.

La performance du réseau aux heures de pointe est en baisse au total de -5,5 points. Le bilan annuel 2024 est cependant en hausse pour atteindre 96,3 %.

Les indicateurs de qualité de service hors transport pour le T4 sont globalement en hausse et au vert sauf pour les lignes 1 et 14 pour l'IV avec l'item "Qualité du contact voyageurs en gare et stations". L'accessibilité s'améliore avec 1 voyant rouge sur les lignes classiques sur l'item "Respect des délais de remise en service des ascenseurs" et 3 voyants rouges sur les lignes automatiques, modernisées et classiques sur l'item "Respect des délais de remise en service des escaliers mécaniques et trottoirs roulants". La vente est partagée entre 3 voyants verts et 3 voyants rouges : les lignes modernisées pour l'item "disponibilité des appareils de distribution" et les lignes automatiques et

classiques pour l'items "disponibilité pour des lignes de péage". Les voyants de la Sûreté ont 2 voyants en rouge pour les lignes classique sur l'item "disponibilité des bornes d'appel" et les lignes automatiques sur l'item "Disponibilité de la vidéoprotection à bord". Le bilan annuel 2024 est au vert sauf pour l'accessibilité avec le respect des délais de remise en service des ascenseurs ainsi que les escaliers mécaniques et trottoirs roulants ; la vente avec la disponibilité des appareils de distribution et des lignes de péage et la sûreté avec la disponibilité de la vidéoprotection.

RER

Les indicateurs de production pour le **RER A** au T4 2024 sont en baisse par rapport au T3 2024 liés principalement aux causes techniques et aux incidents voyageurs pour atteindre 97,3 %. Le bilan annuel 2024 s'établi à 97,7 % de l'objectif du contrat (en hausse par rapport au bilan 2023).

Les événements marquants de ce 4^{ème} trimestre sont au nombre de 9 dont 4 impactés par les installations fixes et 5 par les incidents voyageurs et divers.

Les indicateurs de régularité ponctualité sur le T4 sont en baisse et pour la première fois de l'année tous en rouge sur tous les items excepté l'axe Saint-Germain. Le bilan annuel 2024 est mitigé avec les trains en co-responsabilité avec la SNCF et l'axe du Tronçon Central.

Les indicateurs de qualité de service hors transport sur le T4 sont au vert pour l'information voyageurs ainsi que pour le contact voyageur. L'accessibilité obtient la même tendance que le T3 avec les mêmes causes et les mêmes effets que pour le métro. La vente n'est pas à l'objectif même si elle très proche. Idem pour la Sûreté. Le bilan annuel 2024 indique que les indicateurs sur l'IV sont à l'objectif. Les résultats du contact voyageur sont bons excepté sur l'item "Qualité du contact voyageur en gare et station" mais tout de même très proche de l'objectif. Les résultats sur la propreté sont en progression et à l'objectif (pourvu que ça dure !). L'accessibilité est très impactée et continue à chuter pour les mêmes raisons que les trimestres précédents. Des objectifs en progression et partagés pour la Vente et 1 voyant rouge pour la Sûreté sur l'item "Disponibilité de la vidéoprotection".

Les indicateurs de production pour le **RER B** sur le T4 2024 sont en baisse par rapport au T3 2024 liés aux difficultés SNCF et aux ajustements de l'offre pour atteindre une production globale de 91,1 % avec cependant un bilan annuel 2024 en progression par rapport à 2023 pour atteindre 92,7 %.

Les évènements marquants pour ce 4^{ème} trimestre sont au nombre de 16 avec 4 installations fixes, 8 problèmes de voyageurs et divers dont 4 accidents graves de personnes et 4 autres causes techniques.

Les indicateurs de régularité ponctualité pour le 4^{ème} trimestre sont en baisse et au rouge sur tous les postes malgré le fait que le bilan 2024 progresse par rapport à 2023 avec même un item à l'objectif sur la ponctualité sur l'axe Val-de-Bièvre.

Les indicateurs de qualité de service hors transport pour le T4 sont à l'objectif pour l'information voyageurs et la propreté. 1 seul voyant rouge concernant le Contact Voyageur sur l'item "qualité du contact voyageur en gare et station" mais proche de l'objectif. Pour l'accessibilité les voyants sont au rouge sauf pour l'item "disponibilité des escaliers mécaniques et trottoirs roulants" qui reste vert. Les indicateurs de la Vente sont partagés et ceux de la Sûreté au vert et stables. Le bilan 2024 indique que les indicateurs de l'information voyageurs, des contacts voyageurs et de la propreté sont à l'objectif. Les indicateurs de l'accessibilité sont partagés avec 2 voyants rouges concernant l'item "disponibilité des ascenseurs" et "respect des délais de remise en service des escaliers mécaniques et trottoirs roulants". Les indicateurs de la Vente sont partagés et celui de la Sûreté est à l'objectif.

Concernant le réseau de surface BUS et TRAM

Les indicateurs de production du Tramway pour ce T4 sont en légère baisse par rapport au T3 2024 malgré une légère progression du groupe 1. Le bilan 2024 voit ses résultats évolués par rapport à 2023 pour passer à 99, 1 % de l'offre contractuelle avec moins de pertes externes.

Les indicateurs de production de Bus en Site Propre pour le T4 sont en baisse par rapport au T3. Le bilan annuel 2024 porte son résultat à 97,4 % de l'objectif du contrat.

Les indicateurs de production de Bus Paris pour le T4 sont en hausse par rapport au T3 avec un bilan annuel 2024 qui atteint 85 % de l'objectif du contrat avec moins de pertes externes et moins d'indisponibilité de personnel.

Les indicateurs de production de Bus Petite Couronne pour le T4 sont en baisse par rapport au T3. Le bilan annuel 2024 porte son résultat à 91,5 % de l'objectif du contrat avec moins d'indisponibilité du personnel.

Les indicateurs de production du Bus Noctilien pour le T4 est en hausse par rapport au T3. Le bilan annuel 2024 porte son résultat à 97,7 %.

Les indicateurs de régularité ponctualité sur RDS pour le T4 sont majoritairement avec des voyants au vert sauf pour le groupe 1 du Tramway dû à l'impact matériel et pour le Noctilien dû au temps de parcours et à la vitesse. Le bilan annuel 2024 montre la même tendance avec un voyant au rouge supplémentaire concernant la Petite Couronne mais qui reste très proche de l'objectif.

Les indicateurs de qualité de service hors transport pour le T4 sont tous au vert pour l'information voyageurs en situation perturbée imprévue en station et à distance, en cas de travaux ou de grève. C'est cependant l'inverse pour l'IV dynamique en situation normale à bord, en gare, en station ou en points d'arrêts sauf pour le groupe 1 et 3 du Tramway, BSP et Paris. Les indicateurs concernant l'IV statique sont partagés. Les tendances sont identiques au T3 "en situation normale à bord" et majoritairement au rouge "en station et points d'arrêt" qui correspond au problème de matériel déjà évoqué. Les indicateurs contacts voyageurs sont tous en vert sauf pour le BSP. Les indicateurs de la Propreté sont majoritairement au vert sauf pour le groupe 1 du Tramway avec l'item "Propreté des stations de Tramway et stations TVM/393" et pour le groupe 1 et 3 du Tramway sur l'item "Propreté des véhicules". Concernant l'accessibilité les indicateurs sont au vert sauf pour le BSP sur l'item "disponibilité des palettes UFR" avec un problème ponctuel. Concernant la Vente les indicateurs sont majoritairement au rouge sur l'item "disponibilité des équipements de validation" excepté sur le groupe 3 du Tramway, sur le Bus en Site Propre et le Noctilien avec du matériel vieillissant. Concernant l'item "disponibilité des équipements de distribution" les voyants sont à l'objectif. Les voyants pour la Sûreté sont majoritairement au vert excepté le groupe 1 du Tramway pour l'item "disponibilité des bornes d'appel", et pour le groupe 2 et 3 du Tramway sur l'item "Disponibilité de vidéoprotection à bord". Le bilan annuel 2024 révèle des indicateurs avec une tendance globalement similaire au T4.

Sûreté :

Pour le T4 2024, il est à noter une baisse de -19% par rapport au T4 2023 sur les atteintes à l'encontre des voyageurs avec 2 303 faits recensés ce trimestre dont une baisse importante de -40% des vols avec violence. Les atteintes aux agents diminuent légèrement de l'ordre de -4% avec 272 faits contre 284 au T4 2023. Cependant, les agents du GPSR enregistrent une hausse de +10%. Les faits d'outrages et menaces augmentent légèrement de 4% avec une hausse pour les agents des gares et les machinistes. Les atteintes aux biens augmentent de 14%.

Concernant l'activité du GPSR au T4 2024, 104 équipes par jour, en moyenne, opèrent sur l'ensemble du réseau. Les interpellations restent stables. Le nombre d'individus interpellés reste stable également. L'activité contraventionnelle augmente de 27%.

Les signalements des colis délaissés sur les réseaux ferrés au T4 diminuent de -9% et de -46% à RDS. Le nombre d'olfactions réalisées par les équipages de cyno-détection sur le réseau ferré augmente de 29%.

Au T4 2024, le nombre de vidéos mises à disposition baisse de -23% par rapport au T4 2023 et les duplications à fin judiciaire diminuent également de -23%.

Le nombre de signalements issus du 3117/31177 a été de 2 601 pour le T4 2024 dont 126 pour alertes à caractère sexuel soit une baisse de 13%. 12 938 rencontres ont été réalisées par les agents du Recueil Social.

Concernant les relations clients et les réclamations :

La volumétrie de réclamations téléphoniques sur le T4 2024 est de 24 997 (contre 23 482 au T3 2023) donc non conforme à l'objectif. Celle du courriel est de 10 487 contacts (conforme) et celle du courrier de 1 332 contacts (non conforme). 40 214 réclamations ont été traitées, le principal motif est lié aux infractions avec 28 % du volume total de réclamations.

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Madame AZEVEDO.

Monsieur NEGADI ?

M. NEGADI.- Dans un contexte de menace terroriste élevé au niveau "urgence attentat", la disponibilité des dispositifs de vidéo protection constitue un enjeu central de prévention, d'intervention rapide et de sécurisation des espaces de transport. Je souhaite comprendre la situation particulière et préoccupante concernant la sûreté du réseau GP1, et plus précisément la disponibilité de la vidéo protection sur le tramway T1. Le taux de disponibilité constatée au T4 2024 est de seulement 62,9 %, soit plus de 35 % en dessous des standards observés sur les autres sous-réseaux qui dépassent tous les 98 %.

Cette sous-performance n'est pas anodine, elle constitue un niveau critique d'indisponibilité dans un domaine aussi sensible que la sûreté des voyageurs et des agents. Cette situation est-elle le résultat d'un incident technique ponctuel ou bien relève-t-elle d'un problème structurel propre au GP1, lié à la vétusté des équipements et/ou à des défauts d'organisation ?

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. N'étant pas des spécialistes de la vidéo protection sur le tramway, je ne suis pas sûr que l'on puisse vous répondre en direct. Nous prenons la question.

M. NEGADI.- J'ai un certain nombre de questions liées à la vidéo protection.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous propose de les lire.

M. NEGADI.- Un plan de remise à niveau de la vidéo protection est-il envisagé à l'image de ce qui a pu être fait sur d'autres lignes du tramway ou de métro ? En attendant un retour à un niveau de disponibilité satisfaisant, quelles mesures alternatives de sûreté sont mises en place, renfort humain, présence visible ou appui de GPSR, etc. ?

Sur les atteintes aux agents, bien que les atteintes physiques envers les voyageurs aient diminué de 19 %, celles envers les agents du GPSR ont augmenté de plus de 10 %. Pourquoi cette hausse est-elle concentrée sur le métro (+22 %) alors que les autres réseaux restent stables ?

Vous ne répondrez à aucune question ?

M. LE PRÉSIDENT.- Si ces questions n'ont pas été posées en commission, cela ne nous a pas laissé la possibilité de préparer des réponses. De ce fait, nous ne vous répondrons pas aujourd'hui mais quand nous les auront documentées.

M. LAMASSE.- J'aimerais avoir les réponses.

M. LE PRÉSIDENT.- Vous les aurez quand elles auront été documentées. Quand nous avons des questions de cette nature, comme celle de M. GAUTHERON en début de séance, la réponse est donnée au secrétaire qui la diffuse, c'est la pratique.

M. LE SECRÉTAIRE.- Elle est diffusée à l'ensemble des élus.

M. NEGADI.- À quel moment allez-vous répondre à ces questions ?

M. LE PRÉSIDENT.- Quand les questions sont posées en commission, cela facilite leur documentation entre la commission et la séance. Quand les questions sont posées directement en séance dans des domaines aussi précis, nous prenons le temps de les documenter avec les directions ou BU concernés, puis nous rédigeons une réponse écrite que nous transmettons au secrétaire qui les diffuse aux élus.

M. NEGADI.- Les questions seront abordées en CSSCT ?

M. LE PRÉSIDENT.- Le document dont vous parlez a été examiné en commission. Si Mme EL YACOUBI et son équipe ne sont pas en mesure de répondre aux questions qui sont posées lors de la commission, elles se rapprochent des directions pour fournir les réponses en séance plénière. S'il y a des questions auxquelles nous ne pouvons apporter de réponse en séance, nous prenons le temps de les documenter, nous répondons par écrit et la réponse est diffusée aux élus. C'est ainsi que nous pratiquons dans cette instance.

M. NEGADI.- J'ai d'autres questions sur l'information voyageurs notamment. L'information dynamique à bord des bus Paris et petite couronne est particulièrement faible, 83,8 %, soit près de 10 points en dessous des objectifs. Ce problème est-il lié à des défaillances techniques ou à une mauvaise gestion opérationnelle ?

Sur les informations en situation perturbée, en cas d'incidence imprévue, l'information voyageurs sur le réseau ferré reste inférieure aux attentes (79,5 %) malgré une amélioration. Pourquoi ces résultats restent-ils insuffisants alors que l'information en situation normale dépasse largement les objectifs, plus de 98 % ?

Sur les moyens de réponse, le délai moyen de traitement des réclamations complexes est passé à 18 jours au lieu des 15 jours prévus. Pourquoi ce délai s'est-il allongé malgré une baisse globale du volume des réclamations ?

M. LE PRÉSIDENT.- Ces questions ont-elles été abordées en commission ?

Mme AZEVEDO.- Non.

M. LE PRÉSIDENT.- La commission est prévue pour préparer les dossiers et permettre d'éclairer l'instance. Si ces questions arrivent en dehors de la commission, nous allons prendre un peu de temps pour les documenter.

M. LAMASSE.- Les réponses m'intéressent.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vais me tourner vers Mme EL YACOUBI pour savoir si elle a des réponses à celles posées dans la liste des questions, sinon nous prendrons le temps de les documenter.

Mme EL YACOUBI.- Je ne pourrai pas apporter certaines réponses en séance.

Sur la dernière question, le délai moyen de réponse aux réclamations, une dégradation a effectivement été constatée au dernier trimestre. Elle s'explique par une partie importante de notre effectif qui était absente sur ce dernier trimestre à la suite du décalage des congés d'été pour maximiser la disponibilité pendant les JO. Cela explique cette dégradation qui est certainement temporaire et qui va se résorber dans les prochains mois.

M. LE PRÉSIDENT.- Pourriez-vous faire parvenir à Mme PASQUIER la liste des questions, qui étaient très précises ?

M. NEGADI.- Vous voulez que je vous envoie les questions par mail ?

M. LE PRÉSIDENT.- Oui. Merci.

M. NEGADI.- Une précision à la suite de la réponse de Madame sur les délais de réponse. Quelles mesures sont prises pour respecter les délais contractuels ?

Mme EL YACOUBI.- On n'est pas très loin des délais contractuels. Sur le dernier trimestre, il y a eu un phénomène conjoncturel. Dès lors que l'on revient à la normale dans la planification du temps de travail et des congés, on devrait revenir à des standards plus proches des objectifs du contrat. Il n'y a pas de problème structurel qui nécessite un plan d'actions spécifique sur le sujet.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur SARRASSAT.

M. LE SECRÉTAIRE.- Pour préciser le mode de fonctionnement, on est en capacité de poser des questions hors commission, d'autant que tous les élus n'y siègent pas. Il est évident que si des questions sont précises, elles sont transmises par écrit ou oralement, et il y est répondu *via* un mail à l'ensemble des élus. Quand elles ne sont pas très précises, on peut répondre à l'ensemble des questions de tous les élus.

M. LE PRÉSIDENT.- Messieurs BERGEAUD, GAUTHERON, puis HONORÉ.

M. BERGEAUD.- Merci Monsieur le président. Je vais vous donner lecture d'une déclaration pour le Groupe UNSA Groupe RATP sur le tableau de bord IDFM du 4^e trimestre 2024.

Ce quatrième trimestre 2024 est à l'image de cette année 2024 un très bon cru pour les indicateurs du tableau de bord IDFM 2024. Le trafic global est en hausse de 4 %, avec une progression généralisée sur la quasi-totalité des réseaux, à l'exception du Noctilien et du tramway. Le réseau ferré approche désormais les niveaux de fréquentation de 2019, tandis que le réseau de surface (BUS) reste encore en retrait. En revanche, les recettes ont d'ores et déjà dépassé celles de 2019. Tous les indicateurs de production sont en progression – sauf rares exceptions – grâce notamment à la réduction des pertes liées à des causes techniques, internes ou sociales. Les indicateurs hors transport se situent également à un niveau très proche de celui d'excellence exigé par le contrat IDFM.

Ces résultats chiffrés démontrent que les moyens exceptionnels engagés par la région pour assurer le succès des Jeux Olympiques ont constitué un investissement rentable et ce, bien au-delà de l'événement lui-même. L'accélération de la maintenance préventive, les renforts humains pour l'accueil, la sécurisation des espaces et la conduite ont contribué à l'amélioration durable de tous les indicateurs, même après les Jeux.

Pour l'UNSA Groupe RATP, il est essentiel de saisir cette opportunité en pérennisant ces moyens supplémentaires afin de maintenir, sur le long terme, ce niveau d'excellence opérationnelle désormais atteint.

Cependant, la perte de trafic, encore estimée à près de 25 % sur le réseau de surface par rapport à 2019, reste difficile à résorber. Cette situation trouve ses racines dans les choix de l'entreprise face à la crise COVID, combinés aux incertitudes liées à l'échéance de la mise en concurrence. Et malgré une amélioration de la disponibilité en personnel, la reconquête du trafic reste limitée.

Pour l'UNSA Groupe RATP, l'une des causes majeures de cette stagnation est la dégradation des conditions de circulation pour les lignes de BUS qui ne bénéficient pas de voies dédiées. La généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h, combinée à un aménagement de la voirie souvent non coordonné entre les communes et largement favorable au vélo, a entraîné une chute sans précédent de la vitesse commerciale des bus.

Or, pour l'UNSA Groupe RATP, le bus, lorsqu'il est dépollué comme à la RATP, doit pleinement s'inscrire dans la définition de la mobilité douce : un mode de transport propre, respectueux de l'environnement, inclusif et accessible à tous –personnes âgées, femmes enceintes, personnes blessées ou à mobilité réduite– mais aussi à tous ceux qui souhaitent se déplacer confortablement, en toute sécurité, tout en profitant du trajet.

À ce titre, le mode bus mérite d'être revalorisé et de bénéficier d'un véritable statut de priorité sur la voirie, à égalité avec les autres formes de mobilité douce.

M. LE PRÉSIDENT.- En vous écoutant, il me vient en tête que deux Comités qui ont été mis en place au niveau du bus semblent commencer à produire de bons effets. L'un d'eux rassemble les élus de la Ville de Paris pour coordonner avec RDS et IDFM les aménagements de voirie et faire en sorte qu'ils soient conçus en prenant en compte les différents types d'usage de la voirie. Il semble commencer à produire des effets, notamment grâce à la participation de David BELLARD* à deux ou trois comités.

Le deuxième Comité a été mis en place plus récemment -M. LOVISA en a fait des retours très positifs- avec les associations qui promeuvent l'usage du vélo. Il y a un comité spécifique sur le partage de la voirie entre le bus et les vélos, avec les associations qui semblent être assez positives aussi.

Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.- Tout d'abord, au nom de la délégation CGT, je souhaite faire la remarque suivante : nous considérons que la présentation de ce tableau de bord du 4^{ème} trimestre aurait eu toute sa pertinence avec la présentation de l'arrêté des comptes sociaux de la RATP pour l'année 2024. En effet, dans la mesure où le reporting du 4^{ème} trimestre permet aussi d'avoir un bilan annuel, il nous aurait possible de mieux appréhender les données relatives aux bons/malus, aux réfections pour non-production de l'offre, etc...De plus, nous aurions pu mesurer l'impact d'un retour à l'organisation normale de la RATP après la mobilisation JO. Je le vois notamment avec les indicateurs relatifs à l'indisponibilité du matériel dans certains secteurs. Il y a un énorme écart entre le T3 et le T4. On retrouve les incidences du vieillissement du T1. D'ailleurs, je ne me permettrai pas de répondre à la place de la direction, mais je pense que cela répond en partie à l'une des questions posées par M. NEGADI sur la disponibilité de la vidéo sur le T1. C'est un tout.

Enfin, je souhaite poser une question. Dans le cadre du passage du voyageur mystère, principalement sur RDS parce que c'est là où c'est plus flagrant, le conducteur est un intérimaire voire un étudiant sur le tramway. Les intérimaires ne sont pas dotés de tenue RATP, au mieux ils portent une chasuble au -dessus d'une tenue civile. Si le voyageur mystère passe et constate donc que le ou la

salarié.e est en tenue civile avec éventuellement une chasuble, y-a-t-il une incidence sur la note qualité pour l'entreprise, ou il est prévu dans la contractualisation entre la RATP et IDFM ce genre de situation et éventuellement une neutralisation ? Si la chasuble n'est pas portée, est-ce considéré comme un défaut dans la qualité de service attendue par IDFM ?

Pour terminer, je souhaite formuler la demande suivante. Au regard des dispositions contenues dans la loi Tabarot relative au renforcement la sûreté dans les transports, nous souhaiterions une présentation officielle de cette dernière une fois promulguée.

M. LE PRÉSIDENT.- Sur votre dernier au point, nous allons en discuter avec le secrétaire. Comme vous l'avez précisé, nous allons attendre qu'elle soit promulguée et je propose que nous attendions la publication de tous les décrets afférents.

Sur le voyageur mystère et la spécificité de la tenue quand il s'agit d'un intérimaire ou d'un étudiant conducteur de tramway ?

Mme EL YACOUBI.- On va se renseigner et on vous répondra. Je ne sais pas comment est traité ce cas.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur HONORÉ ?

M. HONORÉ.-

Le 4^{ème} trimestre 2024 restera caractérisé par 2 éléments principaux, la poursuite de la progression du trafic voyageur (revenu quasi à son meilleur niveau sous réserve de considérer une part incompressible "post Covid", due au changement de comportement des Franciliens et au développement du télétravail) et un effet de relatif tassement après un début d'année fortement mobilisateur en ressources pour atteindre les objectifs des JOP de Paris, en transport en commun.

Les évolutions sur la vente de titres courts illustrent assez bien le contre-effet du 3^{ème} trimestre, même si la progression globale de la vente de titres de transport se confirme et vient fleurir avec la référence de 2019.

La bonne tenue des recettes et la poursuite de la progression des validations sur le Réseau de Surface permettent à l'entreprise de dégager un intéressement sur les 2 items.

L'offre, au métro après un 3^{ème} trimestre en "sur performance" revient à un niveau plus habituel, l'année se solde par un 97,6% de réalisation de l'offre de référence, seule la régularité aux heures creuses continue de marquer le pas, l'indicateur fait l'objet de discussions avec IDFM et pourrait évoluer.

Hors transport, l'information voyageurs, le contact voyageurs et la propreté sont à l'objectif voire au-dessus, les équipements de sûreté sont à un bon niveau.

Le maintien des organisations mises en œuvre pour conserver un niveau de propreté optimal, devrait sans nul doute être apprécié par les voyageurs du quotidien.

L'atteinte des objectifs sur l'accessibilité, les appareils de vente et de validations, reste aléatoire, que ce soit pour des motifs d'absence de pièces détachées ou de déverminage des nouveaux matériels, toutefois les niveaux atteints restent proches de l'objectif.

La disponibilité des appareils de distribution et de validation est à l'avenant.

Le léger contre-effet JOP s'applique également au RER qui maintien malgré tout un niveau de production très satisfaisant sur les 2 lignes, proche de l'objectif pour la ligne A et en progression pour la B, toujours impactée par les difficultés récurrentes de la SNCF, mais également par l'ajustement de l'offre.

Côté régularité, la ligne A est assez proche de l'objectif, l'écart est plus marqué sur la ligne B malgré une progression notable sur un an.

Hors transport, sur la ligne A, comme sur la ligne B, les indicateurs sur l'information et le contact voyageurs, la propreté, la disponibilité des appareils de distribution et de validation, les équipements de sûreté sont, soit proches, soit à l'objectif, soit au-dessus.

L'accessibilité reste le maillon faible, il est toutefois à noter que le nombre assez limité d'équipements entraîne une certaine variabilité des résultats.

Sur le réseau de surface, le tramway performe toujours, la production à BUS est en net progrès, contre effet, positif celui-ci, des JOP et de la réduction de l'indisponibilité du personnel. Hors Noctilien, la régularité est bien orientée.

Hors transport, l'information voyageurs reste sensible.

Les résultats sur le contact voyageurs, la propreté, l'accessibilité et la sûreté sont plutôt bien orientés.

Côté sûreté, il est à noter une amélioration globale, toutefois ce n'est pas le cas pour, les agents du GPSR avec une activité en hausse et des outrages ou menaces envers les personnels au contact des voyageurs.

Notre organisation syndicale demande la plus grande fermeté envers les personnes commettant ces faits.

FO Groupe RATP tient à souligner que la forte mobilisation de l'ensemble des salariés de l'entreprise RATP en cette année Olympique, est, et restera, l'élément fondamental dans l'atteinte des objectifs fixés par l'Autorité Organisatrice pour l'année 2024.

Réussite qui au-delà des résultats financiers de l'entreprise sera positivement sanctionnée par le versement en mai d'un intéressement de haut niveau, avec une enveloppe de 64,8 millions d'euros, en hausse de 12,5 millions d'euros, permettant le versement de 1 552 € Brut, 1 401 € Net, à quelques 49 288 salariés. Merci aux signataires de l'accord.

Merci de votre attention.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci Monsieur HONORÉ.

Souhaitez-vous apporter des précisions ?

Mme EL YACOUBI.- Non.

M. LE PRÉSIDENT.- Je propose de passer au point suivant de l'ordre du jour.

M. SARDANO.- IDFM a annoncé le remplacement de l'intégralité des valideurs sur les bus et tram puisque sa filiale Comutitres est en charge de ce dispositif et l'a mis au point après plusieurs années d'échanges et de recherche. À partir du moment où ce nouveau matériel sera installé, à qui incomberont les pénalités sur l'indisponibilité du matériel ? À partir de quand cela peut-il nous impacter ?

Vous pouvez rajouter ces questions à la liste.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

2. Consultation sur la transition énergétique des véhicules auxiliaires de la RATP

Madame Ludivine GAUTHIER, HR Business, DRH

Monsieur Pierre BECQUART, responsable mission, DSP/DIR

participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Le dossier a fait l'objet d'une présentation en commission commune de la CSSCT et de la Commission économique, au regard des questions posées la dernière fois sur l'analyse d'impact. Cette réunion a eu lieu le 5 mars dernier. Je passe la parole à Mme AZEVEDO.

Mme AZEVEDO.- Je proposerai l'avis.

M. LE PRÉSIDENT.- Y a-t-il des déclarations ?

Monsieur BRILLAUD ?

M. BRILLAUD.-

Le groupe FO RATP estime que le projet qui nous est présenté, visant à convertir l'intégralité du parc automobile des véhicules auxiliaires en 100 % électrique d'ici 2029, est prématuré.

En effet, le contexte politique et législatif reste incertain à ce jour, notamment avec la remise en question des ZFE (Zones à Faibles Émissions) et les répercussions potentielles d'une guerre commerciale internationale qui aura une répercussion sur le coût des véhicules électriques.

L'investissement de 57 millions d'euros représente une somme importante, alors même que les infrastructures de recharge sont actuellement sous-dimensionnées.

Dans certaines unités où les véhicules sont utilisés par plusieurs services dans la journée, il faudrait deux véhicules pour en remplacer un seul, afin de pallier les contraintes de recharge.

Par ailleurs, dans une période marquée par de fortes incertitudes réglementaires, le choix d'acheter l'ensemble de la flotte ne nous paraît pas judicieux.

Une solution mixte, combinant l'achat et la location longue durée, offrirait une plus grande flexibilité, tant pour adapter la flotte aux éventuelles évolutions législatives que pour faire face à d'éventuelles contraintes opérationnelles, tout en limitant les risques.

Pour toutes ces raisons, le groupe FO RATP émet un avis réservé sur ce projet de transition énergétique.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur GAUTHERON ?

M. GAUTHERON.- L'ensemble des délégations a posé une série de questions. Si nous avons pu entendre en séance "un accord de principe", pour certaines de nos demandes, nous n'avons pas, à date, de confirmation écrite de la prise en compte de ces dernières ni de complément d'information. Avant de voter l'avis proposé par la commission, j'attends de savoir si la direction a des réponses complémentaires à nous apporter. A moins que cela soit toujours en phase de réflexion mais du coup vous comprendrez qu'il est difficile pour nous de nous positionner sur quelque chose qui n'est pas finalisé.

M. BECQUART.- À condition que vous me rappeliez les questions auxquelles nous n'aurions pas répondu.

M. GAUTHERON.- Je choisirai deux questions posées par notre délégation. La première concernait la prise en charge par l'entreprise du différentiel entre la cotisation d'assurance habitation sans et avec la prise en compte d'une borne de recharge. En effet, nous considérons que dans la mesure où l'agent est contraint de procéder à la pose d'une borne électrique à son domicile pour des raisons professionnelles, il n'a pas à supporter les frais que cela engendre y compris au niveau de la cotisation de son assurance habitation. Si nous avons eu une réponse orale favorable lors de la présentation de ce dossier, nous ne disposons pas, à date, d'une confirmation écrite de la part de la direction.

Nous avons aussi posé des questions sur l'employabilité d'un agent de M2E TAPiste qui refuserait ou qui ne serait pas dans la possibilité d'installer une borne à son domicile. Nous n'avons toujours pas à date de réponse officielle.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur SARRASSAT ?

M. LE SECRÉTAIRE.- Il y aura un PV avec toutes les réponses données oralement. On serait heureux de les avoir par écrit pour l'ensemble des élus et des RS. Des réponses ont été données en séance, elles figureront au PV. Il faudrait les avoir officiellement par écrit de la part du chef de projet.

M. BECQUART.- Je n'ai pas d'opposition à cela. J'ai conscience que le PV constitue une réponse.

M. LE PRÉSIDENT.- Cette forme de réponse avait-elle été exprimée en commission ?

M. LE SECRÉTAIRE.- En séance.

M. HONORÉ.- On ne parle pas de la commission.

M. LE PRÉSIDENT.- Ma question est précise. La demande de formalisation d'une réponse écrite, pour avoir le sentiment d'avoir été entendu, a-t-elle été formulée ou l'est-elle seulement à la séance d'aujourd'hui ? Je n'ai pas de préjugés sur la façon dont cela est demandé. Je cherche à savoir si on n'a pas répondu à une question qui a été posée, ou si nous nous apprêtons à donner une réponse favorable à une question qui vient d'être posée. En toute bonne foi, M. BECQUART pense avoir donné des réponses officielles puisqu'elles sont sur le PV. S'il faut "rajouter les bretelles à la ceinture" par une réponse écrite, il n'y a pas de problème, nous allons le faire. Je voulais connaître la nature de la demande.

M. LE SECRÉTAIRE.- Il fut un temps où il était coutume de parler de ceintures et bretelles dans la maison, je pense qu'on en est là. Le sujet porte sur cinq années. Il évoluera, il y aura un certain nombre de négociations dans les secteurs concernés. La demande a été émise aujourd'hui. Il est bien d'avoir un document écrit qui rassure les personnes qui seront les négociateurs, et d'avoir des confirmations pour ne pas perdre de temps sur des points évoqués en séance. Le travail du CSEC valide tout cela. Il s'agit d'efficacité et de sécurité.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons donc reprendre les questions posées en commission et en faire un document de synthèse.

M. BECQUART.- C'est noté.

M. LE PRÉSIDENT.- Madame AZEVEDO ?

Mme AZEVEDO.-

Proposition d'avis (CSSTC et Com.Eco.) sur le projet de la Transition Énergétique des Véhicules Auxiliaires de la RATP

Les élus du CSE Central RATP réunis en séance ordinaire le 9 avril 2025 doivent émettre un avis sur le projet de la Transition Énergétique des Véhicules Auxiliaires de la RATP.

La métropole du Grand Paris se fixe l'objectif d'interdire la circulation des véhicules thermiques à l'horizon 2030. La RATP apportera sa contribution, dans le cadre de sa politique Énergie/Climat, par l'électrification progressive de sa flotte de véhicules et le déploiement d'infrastructures de recharges électriques sur le périmètre EPIC RATP OT et GI.

Si l'objectif est louable, il n'en reste pas moins, qu'à cinq ans de l'échéance, de nombreuses questions restent en suspens :

- *Au regard des lieux de stationnement qu'il faudra trouver, qu'en sera-t-il des temps d'intervention qui pourraient ainsi s'allonger ?*
- *Les coûts de maintenance seront-ils les mêmes que ceux des véhicules thermiques ?*
- *Comment seront traitées les problématiques d'installation des bornes au domicile des salariés, notamment dans les copropriétés ?*
- *Les problématiques assurantielles seront-elles prises en compte ?*
- *Comment seront gérées les données personnelles des agents chez qui les bornes seront installées ?*

De plus, la RATP doit supporter, sur fond propre et sur le PQI 2025-2029, les 57 M€ de cette transition.

*A ce stade, et devant les nombreuses interrogations, les élus du CSE Central émettent un **avis réservé** sur la Transition énergétique des Véhicules Auxiliaires de la RATP.*

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Nous allons mettre l'avis aux voix.

(Il est procédé au vote).

Mme PASQUIER.- L'avis réservé est adopté à l'unanimité⁹.

M. BAZIN.- C'est toujours malheureux de devoir expliquer les choses. Cela a déjà été dit, l'ensemble des membres qui siègent ne sont pas dans les commissions et ne participent pas forcément aux débats. Lorsque des questions sont posées en séance, le minimum est de donner des réponses si on les a. Si on ne les a pas, un retour doit être fait par écrit ou quand le dossier est abordé lors de la séance suivante.

Les agents de la maintenance posent des questions, or j'observe que la maintenance est écartée, que l'on ne répond pas à ses questions ou qu'on le fait aux calendes grecques, ou peut-être dans un document qui répondra aux derniers points éclairés par le secrétaire de l'instance. On balaie les questions d'un revers de main parce que la maintenance n'intéresse personne. C'est un pan de l'entreprise qui est ignoré. Pourtant, nous serons toujours dans l'entreprise lorsque tous ces déboires seront passés. Nous sommes les premiers concernés par ces choix. Quand nous posons des

⁹ Résultat du vote page suivante

questions, le minimum est de nous répondre. Lors de la dernière séance, on a essayé de vous faire entendre la voix de la maintenance. Visiblement, cela ne semblait pas intéresser qui que ce soit. Cela a été balayé d'un revers de main. Je ne parle plus de ressenti parce que cela minimise les choses, c'est du mépris systématique.

Vous prenez le temps de faire des élections professionnelles, vous mettez en place un certain nombre de choses. Les élus qui viennent ici évoquent les remontées du terrain. Il faut que l'on ait les réponses pour qu'ils puissent eux-mêmes répondre à leurs collègues sur le terrain, sans dire que les réponses figureront dans un PV de séance qui sera émis dans quelque temps. Ce n'est pas à la hauteur.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous venons de dire le contraire. Je vais le repréciser.

Des questions ont été posées en commission, un certain nombre ont eu une réponse. Nous entendons que l'ensemble des élus n'étant pas en commission, il y a besoin d'un autre support, sur lequel M. BECQUART vient de s'engager. Il prendra la liste des questions auxquelles il répondra par écrit. Nous n'avons pas répondu sur le délai de la transmission de ce document. Pour le reste, l'objectif est bien d'avoir un document où nous recensons la totalité des questions posées et les réponses que nous pouvons y apporter.

M. LAMASSE.- Avant la prochaine séance, ce serait...

M. LE PRÉSIDENT.- M. BECQUART va nous dire dans quel délai il est possible de le faire.

M. BECQUART.- Avant la prochaine séance, c'est réaliste. Je m'y engage.

M. LAMASSE.- Des propos figurent dans les PV, mais tant qu'ils ne sont pas validés, ils peuvent être en contradiction par rapport à ce que vous pourriez dire. Je réfléchissais à voix haute, mais ce n'était pas une demande d'engagement.

M. LE PRÉSIDENT.- Dans le mois qui suit, nous aurons ce document de synthèse.

Monsieur NEGADI ?

M. NEGADI.- Le vote n'a pas été unanime car je n'ai pas voté. Je m'abstiens.

M. LE PRÉSIDENT.- 21 voix pour l'avis réservé, et une abstention.

Pour : FO (6) – UNSA (5) – CGT (7) – CFE-CGC (3)

Abstention : 1

➔ ***L'avis réservé est adopté à la majorité***

Il est 10 heures 20, je propose de reprendre à 10 heures 35.

La séance, suspendue à 10 heures 20, est reprise à 10 heures 35.

IV – QUESTIONS ECONOMIQUES ET PROFESSIONNELLES

3. Présentation du REX sur la fermeture de sites tertiaires dans le cadre du plan de sobriété énergétique

Madame Delphine CHAILLOUX, responsable unité spécialisée – SDG/IMMO

Aurélia MENACER, chargée d'étude développement entreprise – SFD/RSE

participent à ce point de l'ordre du jour

M. LE PRÉSIDENT.- Nous avons convenu de faire une présentation du REX de la fermeture de LYBY, de Val Bienvenüe et de Noisy pendant les deux semaines de vacances scolaires de fin d'année 2024. Une note a été établie et vous a été adressée. J'espère que tout le monde a pu en prendre connaissance. Je propose à Mmes CHAILLOUX et MENACER d'en reprendre les principaux éléments.

Mme MENACER.- L'idée est de resituer ensemble le contexte de l'action. Dans le contexte de crise énergétique que l'on connaissait en 2022, la RATP a lancé un plan de sobriété énergétique pour se remobiliser et chercher des gains supplémentaires sur la performance énergétique. Il faut rappeler que toutes les directions étaient déjà engagées dans des démarches de performance énergétique depuis de nombreuses années. Dans ce contexte, une première expérimentation a été menée en 2023 sur la fermeture partielle de trois sites : LYBY, Noisy Le Château et Val Bienvenüe sur certains étages.

Au-delà du contexte de ce plan de sobriété énergétique et plus globalement de notre engagement pour la préservation des ressources en essayant d'avoir une démarche d'entreprise responsable, dans laquelle s'inscrit cette idée de fermer ponctuellement des sites quand ils sont très peu occupés de façon à optimiser la consommation des ressources, il y a aussi un contexte réglementaire fort, celui des nouvelles obligations de performance énergétique sur les bâtiments. C'est nouveau. Jusqu'à présent, on avait des obligations quand on créait des bâtiments neufs ou quand on les rénoverait. Désormais, toutes les entreprises qui ont des bâtiments de type bureaux, ateliers de maintenance des trains et centre bus, sont concernées et ont des obligations de performance énergétique à réaliser sur les sites existants. Des programmes sont en cours pour atteindre ces objectifs réglementaires.

Comme le rappelait M. AGULHON, l'idée est de faire le bilan de la fermeture des trois sites du 20 décembre 2024 au 5 janvier 2025 inclus. Je passe la parole à Mme CHAILLOUX qui va présenter les mesures principales mises en œuvre sur chaque site. Je vous présenterai le bilan en termes de gigawatt heure économisés et tonnes de CO2.

Mme CHAILLOUX.- S'agissant de l'immobilier, on est allé plus loin que ce que l'on avait mis en place en 2023 sur les différents arrêts techniques dans les bâtiments, principalement sur Lyon-Bercy où nous avons été assez prudents en 2023. De manière générale, les terminaux de chauffage ont été fermés. On les a mis hors gel. Il est important d'avoir en tête que l'on fait plus de gains s'il fait froid dehors au moment où on ferme le bâtiment. Quand on met en hors gel, le chauffage reste éteint tant que la température intérieure du bâtiment est supérieure à 8. S'il fait doux, il y a moins de gains.

Les systèmes de renouvellement d'air de l'ensemble des étages des bâtiments A et B, puisque nous avons décidé de laisser le bâtiment C ouvert et à disposition des collaborateurs qui devaient s'y rendre, ont été éteints à chaque étage. Les équipements de tisanerie alimentés en électricité ont été éteints. Les services, notamment de work café, n'étaient pas disponibles. Le *business center* et le restaurant d'entreprise ont été fermés. C'était une période très calme en général, sans même être en lien avec ce plan de sobriété.

On est allé plus loin sur l'éclairage, les prises d'éclairage et les équipements IT. Ils n'avaient pas été mis hors d'usage pendant cette période l'année précédente, hormis certains équipements IT qui devaient rester en tension. Ont été coupés les extracteurs d'air de bulles et tous les équipements des salles de réunion informatiques et IT.

Le bâtiment C est resté ouvert, conformément à une utilisation normale, ainsi que les salles de réunion confluence, et la permanence générale qui n'était pas fermée et que l'on devait alimenter.

Pour votre information, le bâtiment C représente 12,5 % de consommation d'énergie sur tout LYBY, c'est mineur par rapport à la globalité. On avait identifié qu'il n'y aurait pas de changement des équipes qui devaient rester et être sur site. Vous les avez vues dans la note : l'équipe courrier, celle du CRIC à JUR et celle de SUR. Nous avons travaillé avec eux et mis en place les dispositions nécessaires pour qu'elles puissent venir travailler.

Sur Noisy, on a fait la même chose qu'en 2023. C'est dans la note, le chauffage a été coupé, le renouvellement d'air et l'éclairage également, et de tout ce qui était lié à la restauration était indisponible sur la totalité du bâtiment du château qui accueille des salariés DEI. D'autres bâtiments de Noisy étaient restés ouverts pour que des salariés puissent venir travailler sur site si besoin.

Avec MOP et RATP I, nous avons identifié les étages et les zones de Val Bienvenüe qui pouvaient être fermés. Nous avons procédé de la même façon qu'à LYBY pour le système de chauffage, le système d'éclairage, et l'alimentation des équipements de tisanerie.

Pour faire cela, on avait proposé aux collaborateurs de faire du télétravail exceptionnel s'ils n'étaient pas en vacances pendant cette période évidemment. On a conservé le bâtiment C à LYBY, or on s'aperçoit que le pic d'occupation de LYBY a été très faible : 92 personnes pendant un jour seulement. Je rappelle que 3 100 salariés sont affectés à LYBY. Très peu de personnes étaient donc amenées à se rendre le site.

À Noisy le Château, l'occupation a été encore plus faible avec cinq visiteurs par jour au maximum, sachant qu'il y a des salles machines et une supervision nécessaire. Globalement, il s'agissait probablement des personnes qui étaient obligées de venir en lien avec ces salles de machines.

À Val Bienvenüe, l'occupation a été plus importante. Tous les étages et toutes les zones n'étaient pas fermés. Cela suppose qu'il y avait des contraintes de service qui nécessitaient la venue des collaborateurs.

Mme MENACER.- Concernant les gains de ce bilan 2024-2025. Dans la note, un tableau de synthèse présente les gains de chaque site par type d'énergie, et la traduction en mégawattheure et en tonne de CO2, associée à une estimation en gain euros.

Le bilan est positif puisqu'on va plus loin en termes de gains par rapport à la première expérimentation 2023-2024, notamment grâce aux mesures présentées par Mme CHAILLOUX. Le site qui fait le plus de gains est LYBY avec 120 mégawattheures et 16 tonnes de CO2 évitées grâce à cela. C'est significatif. À Val Bienvenüe, les gains sont inférieurs parce qu'on est sur une fermeture partielle des étages. À Noisy, c'est dû à la taille du bâtiment.

L'opération a permis d'économiser 26 tonnes de CO2 et 250 mégawattheures d'énergie. Le bilan euros s'établit autour de 37 000 €. On a fait un focus sur LYBY puisqu'on est allé plus loin. Cela se voit sur les résultats par rapport à l'an dernier. Nous sommes parvenus à baisser le chauffage de 42 % *versus* 27 % sur la première expérimentation. De la même manière pour l'électricité, on enregistre 62 % de baisse de consommation d'énergie, ce qui est assez important.

Voilà pour le bilan chiffré à date.

Y a-t-il des questions ?

M. LE PRÉSIDENT.- Madame AZEVEDO ?

Mme AZEVEDO.- Vous avez parlé des personnes qui ont posé une ou plusieurs journées de télétravail. Combien de personnes ont posé des journées de télétravail sur chacun des sites ?

Mme CHAILLOUX.- Je n'ai pas les chiffres. Je ne pourrai pas vous répondre, mais on peut essayer de les retrouver post-séance *via* les applications RH.

M. LE PRÉSIDENT.- Qu'est-ce qui vous intéresse ? Est-ce le nombre de personnes qui étaient en télétravail ces jours-là sur chaque site ? Il y a les rythmes de télétravail habituel.

Mme AZEVEDO.- Mme CHAILLOUX a précisé que les agents avaient la possibilité de poser des journées de télétravail supplémentaires durant ces périodes.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est donc le télétravail supplémentaire.

Mme AZEVEDO.- Je voudrais connaître le nombre de jours de télétravail posés sur chaque site sur l'ensemble de la période.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur GAUTHERON.

M. GAUTHERON.- En complément, j'aimerais connaître pour chaque site, le nombre de jours de télétravail et de congé. J'ai l'impression que vous inversez la situation en disant que l'on ferme les sites parce qu'il n'y a personne. Or, je dirais que c'est plutôt l'inverse, qu'il n'y a personne parce que les sites sont fermés. Je rappelle que c'est dans le cadre de l'obligation légale faite aux entreprises de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les activités tertiaires que vous nous présentez les différents bilans annuels de la fermeture des sites tertiaires. Que c'est bien dans le cadre de cette obligation que des agents se retrouvent en télétravail ou en congé forcé parce qu'ils n'ont pas le choix.

Il serait aussi intéressant de disposer des informations nous permettant de constater si nous nous retrouvons dans une réelle diminution ou si nous sommes plutôt dans une situation de transfère d'émission des gaz à effet de serre notamment par les salariés en télétravail. Du coup, nous pourrions considérer que cette opération est au final à somme nulle.

Par ailleurs, j'ai un commentaire. Quand je vois le temps que l'on passe en instance sur cette question, et le temps de travail nécessaire pour organiser...j'ai presque envie de dire "tout ça pour ça !". Il ne s'agit pas pour moi d'être irrespectueux vis-à-vis du travail de nos collègues ou désagréable mais je trouve que cela prend beaucoup de temps pour un résultat loin d'être à la hauteur. Je sais qu'il est prévu dans le cadre de la réduction des surfaces occupées par les activités tertiaires d'autres projets de réorganisation avec par exemple le déménagement potentiel de la CCAS à Lachambeaudie. De fait cette opération s'inscrit dans l'atteinte des obligations légales qui nous sont fixées.

Enfin, je ne peux m'empêcher d'attirer votre attention sur la nécessité d'améliorer la communication de l'entreprise sur cette politique de réduction des émissions de gaz à effets de serre et notamment ses actions. Nous savons que les éclairages de sécurité doivent restés allumés dans un bâtiment fermé. Or, cette obligation n'est pas rappelée et lorsque des agents passent devant LYBY pendant cette période et qu'ils et elles sont soit en vacances soit en télétravail pour que l'entreprise puisse réaliser des économies. Vous comprendrez que le message est contradictoire quand ils voient le site éclairé en passant devant.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BOURGEOIS.

M. BOURGEOIS.- J'avais les mêmes questions. Je souhaitais avoir un éclaircissement sur une journée normale : combien de personnes travaillent habituellement le 23 décembre et combien sont finalement en télétravail et en vacances ?

Les cuisines de LYBY sont-elles restées allumées ? On avait évoqué un problème de réfrigérateur également.

M. LE SECRÉTAIRE.- C'est écrit.

M. BOURGEOIS.- Avez-vous le nombre des dépêches à la suite du rallumage des équipements de chauffage, de climatisation ? Y a-t-il eu un pic d'interventions qui contrebalancerait les gains ?

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons apporter une réponse. J'ai entendu que c'était au regard du constat fait historiquement qu'il y avait plus de congés sur ces établissements, qu'il avait été décidé de procéder à la fermeture partielle de ces sites. Si nous voulons apporter la démonstration, il faudrait remonter de 2021 jusqu'à 2023 pour savoir combien de congés étaient habituellement posés par les résidents de ces sites et comment cela se déforme sous l'influence de la fermeture du site. Cela amènera une première réponse à la question de M. GAUTHERON.

Mme CHAILLOUX.- Pour répondre à la question des dépêches, quand on a remis en fonctionnement les sites le dernier week-end avant la reprise début janvier, la remise en fonctionnement des bâtiments a été normale, contrairement à l'année précédente lors de laquelle il y avait eu plus de dépêches. Je n'ai pas les chiffres mais je peux vous assurer que le rallumage des bâtiments a été correct, avec un taux de dépêches normal, contrairement à l'année précédente. Il n'y a pas eu de problème de remise en fonctionnement.

M. LE PRÉSIDENT.- Sur l'appréciation des gains et de "tout cela pour cela", vous pouvez peut-être nous éclairer sur les 20 tonnes de CO2.

Mme MENACER.- 26 tonnes sur le total.

M. LE PRÉSIDENT.- 16 tonnes sur LYBY et 26 tonnes pour le total des trois sites. Je comprends la remarque s'agissant des économies en euros, mais ce n'est pas forcément l'objectif premier. Le premier objectif est l'économie des émissions de tonnes de CO2.

Mme MENACER.- Le premier motif est écologique, il s'agit de continuer à travailler sur la réduction de notre empreinte carbone. Chaque tonne de CO2 évitée compte. Certes, il y a un investissement de notre part et du collectif pour s'organiser, mais cela se fait sans investissement dans des travaux de rénovation ou autres, qu'il faudra mener dans le cadre de programmes par ailleurs. C'est l'intérêt d'aller chercher les gestes de sobriété.

Sur la question du report des consommations d'énergie, on s'était posé la question par rapport au report sur le domicile des collaborateurs. Pour cela, on s'est appuyé sur une étude de l'ADEME, l'agence de l'environnement, qui a mené une étude auprès d'un pool de salariés volontaires pour communiquer la consommation d'énergie de leur logement et tracer ces informations. Cette étude a montré qu'il n'y avait pas de report majeur car généralement, les logements sont occupés pendant ces périodes de vacances scolaires. D'autres personnes de la famille étant présentes dans le logement, celui-ci est chauffé. On fait par ailleurs des gains environnementaux en évitant l'impact carbone du déplacement du salarié jusqu'à son lieu de travail.

Mme CHAILLOUX.- Pour compléter sur le "tout cela pour cela", on est soumis à des obligations réglementaires. Au-delà de tout le caractère vertueux en termes RSE et d'empreinte carbone, chaque bâtiment va devoir répondre à des réductions drastiques de consommation d'énergie en 2030, 2040 et 2050. Le fait de fermer les bâtiments et de gagner en consommation d'énergie permet à certains d'entre eux de passer le premier cap 2030. C'est le cas pour LYBY par exemple. En faisant cela, on pourra répondre à l'obligation 2030 pour LYBY, ce qui nous permettra de travailler sur une logique plus ambitieuse à LYBY, notamment d'isolation, seulement à partir de 2040.

C'est aussi pour répondre à une obligation réglementaire. Ce n'est pas le plus vertueux, mais on doit y répondre bâtiment par bâtiment, c'est le fameux décret tertiaire.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BRILLAUD.

M. BRILLAUD.- C'est exactement ce dont je voulais parler. Il faut une réduction de 10 % de la consommation d'ici 2024 ou 2030 ?

Mme MENACER.- Les 10 % étaient l'engagement pris dans le cadre du plan de sobriété sur lequel le gouvernement nous appelait. On a fait le bilan, on a atteint légèrement plus de 10 % de performance énergétique par rapport à 2019 sur le bâtiment et sur toute l'entreprise.

M. BRILLAUD.- La consommation d'énergie devra baisser de 40 % d'ici 2050 par rapport à 2019. Le plan de sobriété énergétique, c'est la limitation du chauffage à 19 degrés dans les bureaux, le fait de décaler de 15 jours les périodes de chauffe en fonction des conditions climatiques, de réduire l'utilisation de l'eau chaude sanitaire dans les bureaux et de fermer le tertiaire à des dates précises. Que pensez-vous faire pour atteindre les moins 40 % en 2050 ?

Mme CHAILLOUX.- C'est une question de projection. On lance à la RATP un programme d'adaptation du patrimoine à ces enjeux environnementaux. On a cartographié l'ensemble des sites et regardé ceux qui passent le cap de 2030. Sur les trois sites dont on vient de parler, LYBY passe 2030 en réduction de consommation d'énergie, notamment grâce à ces mesures de fermeture entre autres, et à d'autres qui ont été mises en place (chauffage, température de consigne, etc.). Noisy le Château ne passait pas 2030 mais cela tombe bien, nous avons lancé l'opération Noisy+. C'est passé en dialogue social. On quitte ce bâtiment qui est extrêmement énergivore. La question est derrière nous. Pour Val Bienvenüe, le bâtiment est moderne, il n'a pas de problème par rapport à ce décret jusqu'en 2050.

On cartographie l'ensemble de nos actifs. On adaptera les actifs selon qu'ils passent ou pas le cap de 2030. Ceux qui ne le passent pas font partie d'un lot de 35 bâtiments pour lesquels on étudie ce qu'il faudra faire. On reviendra en dialogue social une fois que l'on saura ce qu'il faut faire dans chaque bâtiment pour répondre à ces enjeux, sachant qu'ils sont occupés. On fera un deuxième lot pour répondre aux enjeux 2040 et un troisième pour les bâtiments qui passent 2030 et 2040, pour répondre aux enjeux 2050.

Pour le premier lot des bâtiments qui ne passent pas 2030, l'idée est de se projeter et d'adapter ces bâtiments pour qu'ils passent le cap de 2050.

M. BRILLAUD.- Y a-t-il une aide de l'État pour accompagner les sociétés en France pour passer ces caps énergétiques ?

Mme CHAILLOUX.- Il y a beaucoup de subventions possibles. Dans le détail, ce n'est pas si simple. C'est toute une ingénierie financière pour obtenir des subventions. On regarde cela avec notre financeur principal, IDFM, avec qui on travaille sur ces sujets. On étudie aussi tout ce qui est possible en fonds européens avec la Communauté européenne, tout ce qui est possible en termes de subventions quant à l'adaptation de notre patrimoine.

M. BRILLAUD.- Peut-on avoir les chiffres pour le passage à 2030 ? Combien coûte la sobriété énergétique ?

Mme CHAILLOUX.- La sobriété énergétique, c'est plein de choses, c'est avoir des usages différents... On ne fait pas de la sobriété énergétique seulement en adaptant les bâtiments. Notre entreprise a des actifs de surface nombreux. Il y a aussi toute l'énergie nécessaire pour faire fonctionner notre cœur de métier. Quant à l'adaptation des bâtiments, on a commencé à évaluer les chiffres. Les montants sont colossaux, ils ne sont pas encore vérifiés. Les techniques évoluent

également beaucoup. Il s'agit de plusieurs centaines de millions. À date, je ne m'engagerai pas. On travaille à faire ce qu'il faudra pour que la vie dans les bâtiments réponde aux enjeux réglementaires mais aussi pour qu'elle soit viable, c'est peut-être là un point prioritaire. On mixe tout cela, on est en étude de faisabilité sur 35 bâtiments. On affinera le budget.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. M. HONORÉ puis M. BERGEAUD.

M. HONORÉ.- En complément de l'objectif de sobriété de l'entreprise, un objectif a été annoncé à la fin du premier semestre, une fois que l'on a eu les résultats sur le premier semestre, à savoir un objectif de maîtrise de la dette de temps. Au moment de la commission, j'avais demandé comment on pouvait évaluer l'atteinte de l'objectif, et notamment le lien avec la fermeture des sites. À l'époque, on ne pouvait pas me répondre, il fallait attendre la fin de l'année. On a fortement incité les agents qui n'étaient pas en télétravail à prendre des jours. Quelle est la valorisation économique, financière ? Quel a été l'impact pour l'entreprise ? En matière de dette de temps, on provisionne, me semble-t-il. Il doit exister un chiffre sur l'évolution de cette dette de temps en lien avec l'opération de fermeture des établissements en fin d'année.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour reformuler, vous demandez en quoi la fermeture a pu contribuer à la baisse de la dette de temps ? Quelle part permettrait d'être ajoutée aux 37 000 € évoqués en lien avec l'économie d'énergie ? Il s'agit de rajouter l'impact de la baisse de temps à cette économie. Il faudrait regarder l'écart entre les congés pris quand ce n'était pas fermé et ceux pris quand c'était fermé.

Monsieur NEGADI.

M. NEGADI.- Le pic d'occupation de Lyon-Bercy est indiqué comme étant de 92 personnes le 2 janvier, mais les chiffres journaliers montrent une occupation maximale de 89 personnes le 3 janvier. Il me semble qu'il y a une contradiction.

Mme CHAILLOUX.- Non, 89 est inférieur à 92. Le plus grand nombre de personnes présentes en une journée est de 92 le 2 janvier.

M. LE PRÉSIDENT.- Pouvez-vous expliciter le sentiment de contradiction ?

M. NEGADI.- On parle de 92 personnes le 2 janvier et de 89 le 3 janvier.

M. LE PRÉSIDENT.- Le pic se situe donc le 2 janvier, cela correspond au jour où il y a le plus de personnes présentes. Le pic de fréquentation, c'est la date à laquelle le plus grand nombre de personnes se trouvent sur le site.

M. NEGADI.- Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur TURBAN.

M. TURBAN.- J'ai deux remarques. Sobriété énergétique ne rime pas toujours avec bien-être des agents. L'hiver, les agents ont froid, entre autres à Val Bienvenüe. Cela remonte régulièrement. Je ne sais pas si c'est pareil à LYBY. Les salariés se plaignent régulièrement des températures basses à certains étages. Le bâtiment Val Bienvenüe est neuf mais il prend l'eau aux 7^e et 8^e étages, et cela dure depuis quelques mois. Ce n'est toujours pas résolu.

Vous avez dit devant les organisations syndicales que vous vouliez peut-être appliquer cette même sobriété énergétique l'été. Je ne sais pas si c'est toujours d'actualité.

Mme CHAILLOUX.- Sur le chauffage, je suis informée sur Val Bienvenüe et LYBY. Il y a une température de consigne qui est de 19 degrés, que l'on applique. Pour réussir à avoir 19 degrés partout, on pousse parfois les systèmes de chauffage. Ainsi, dans certaines zones bien exposées, on peut avoir plus de 19 degrés et être juste à 19 degrés dans d'autres zones. Nous avons décidé début 2025 de faire des relevés de température au poste par sondage. Je ne mets pas en cause le ressenti des salariés qui est très personnel. Néanmoins, nous voulions factueliser car certains disaient qu'il faisait toujours froid et nous disions que tout fonctionnait bien. Les deux discours étaient corrects, cela fonctionnait bien dans le bâtiment, on a travaillé sur les sondes de température.

On a décidé de faire des campagnes de relevés de température au poste dans des zones stratégiques, mal exposées, au nord par exemple. La réalité est que l'on n'est jamais en dessous de 19 degrés. Sur certaines zones, on est à 19,5. Effectivement, c'est plutôt froid pour travailler quand on est tout le temps à un poste de travail mais il n'y a pas de défaillance du système de chauffage. Cela a toutefois pu être le cas d'autres années. Il y a un sujet de ressenti que l'on ne peut pas remettre en cause. Il y a également un sujet sur l'utilisation des systèmes de chauffage. Si on ouvre la fenêtre sans la refermer, le chauffage est coupé. Il faut faire des dépêches. On a sollicité les collaborateurs pour en passer et nos gestionnaires de sites sont venus pour rétablir un dysfonctionnement lié à un mauvais usage.

Pendant l'hiver 2025, on n'a eu aucun problème de chauffage majeur. Les relevés de température faits au poste n'ont jamais été en dessous de 19. Quand cela a été le cas, la cause a été résolue. Le ressenti est un vrai sujet.

M. LE PRÉSIDENT.- Sur le programme d'été ?

Mme MENACER.- On avait évoqué l'idée de mener l'opération sur une semaine autour du 15 août, sachant que c'est une période qui est très peu fréquentée. À date, rien de concret n'a été organisé autour de cela. On fera une information-consultation, si c'est le cas.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur BAZIN.

M. BAZIN.- Une histoire de supputations, pour que l'on puisse imaginer les différents programmes développés sur les bâtiments du tertiaire. Je pense à tout ce qui est espaces ouverts et espaces de travail partagé. Tous ces espaces qui sont assez ouverts, ne sont-ils pas des sources de non-atteinte des performances énergétiques ?

Mme CHAILLOUX.- Non, parce que c'est à l'échelle du bâtiment. Ce n'est pas parce que l'on met des cloisons que l'on aura plus chaud ou froid. Les quartiers sont identifiés. Il y a des sondes par quartier pour mesurer la température. C'est bien isolé. On est capable d'identifier cela dans nos systèmes de gestion technique du bâtiment. On a vraiment des petites zones, et on est capable de monitorer le chauffage par petites zones. Aujourd'hui, il n'a pas été prouvé que c'était contre-productif pour la sobriété. *De facto*, c'est forcément en faveur de la sobriété puisqu'on rationalise l'empreinte tertiaire.

Avant LYBY -on a longuement échangé ensemble-, on avait 45 000 m² de bâtiments tertiaires utilisés. On a rendu ces 45 000 m² de bâtiments tertiaires, notamment ceux de Val-de-Fontenay qui étaient énergivores. On a réduit considérablement la consommation d'énergie. Rien ne prouve qu'en mettant des cloisons dans un bâtiment, on a plus chaud ou plus froid. Dans tous les cas, le fait d'avoir réduit significativement les mètres carrés contribue fortement à la sobriété. Dans le dernier programme qui est en train d'être mis en œuvre, Noisy+, on fait en sorte de quitter le château qui était une passoire énergétique, pour le bien de nos collaborateurs de DEI, pour répondre aux enjeux de sobriété en allant dans des bâtiments plus sobres et en réduisant l'empreinte. On y contribue en faisant des espaces ouverts.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur NEGADI.

M. NEGADI.- Pour ma compréhension, sur le pic d'occupation de Val Bienvenüe, il est indiqué qu'il était de 223 personnes le 23 décembre, mais qu'il précède une période officielle de fermeture le 20 décembre à partir de 19 heures 30. J'essaie de comprendre. Si on ferme avant et qu'il y a un pic d'occupation le 23 décembre... Je pense qu'il y a une incohérence. Je souhaite un éclairage.

Mme CHAILLOUX.- À Val Bienvenüe, la fermeture était partielle. Certains quartiers et étages étaient ouverts pour que les salariés puissent venir travailler dans les conditions nominales. C'est la raison pour laquelle il y a des pics plus importants. Le 20 décembre, on a fermé les quartiers que l'on pouvait fermer à Val Bienvenüe, c'était un vendredi. Le week-end personne ne vient hormis les astreintes. Le lundi qui a suivi la fermeture du vendredi soir, il y a eu des personnes dans les quartiers qu'on nous avait demandé de ne pas fermer.

M. NEGADI.- Il y a eu une fermeture partielle...

M. LE PRÉSIDENT.- À Val Bienvenüe.

M. NEGADI.- À partir du 20 décembre. Il y a eu un pic le 23 décembre. Comment peut-on avoir un pic d'occupation le 23 décembre s'il y a eu une fermeture partielle ?

M. LE PRÉSIDENT.- Le principe d'une fermeture partielle est de fermer en laissant des étages ouverts par exception.

M. NEGADI.- Ce n'est pas un pic.

M. LE PRÉSIDENT.- Si. Dans la période où quelques étages étaient ouverts, la journée où il y a eu le plus de monde est celle du 23. Par rapport à une moyenne, sachant qu'il pouvait y avoir 200 ou 300 personnes en moyenne, le jour où il y a eu le plus de personnes a été le 23.

M. NEGADI.- Dans le document, toutes ces informations ne sont pas précisées et on parle de fermeture officielle, d'où mon interrogation.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur BERGEAUD.

M. BERGEAUD.-

L'UNSA Groupe RATP est pleinement consciente des enjeux liés à la réduction de la consommation énergétique, tant sur le plan économique qu'environnemental et valide la qualité du travail réalisé par les équipes RATP pour obtenir les résultats présentés dans ce dossier. Cependant, si le gain économique avancé dans ce dossier est de 36 857 euros — soit l'équivalent de 74 jours de travail valorisés à 500 euros chargés — il ne prend pas en compte les économies réalisées grâce à la pose obligatoire de 4 jours de RTT par agent pendant la période de fermeture. Selon nos estimations, cela représente environ 2 000 euros économisés par salarié sur leur possibilité d'épargne de ces RTT, soit potentiellement des millions d'euros à l'échelle de tous les secteurs concernés.

Pour l'UNSA Groupe RATP, on dissimule une mesure budgétaire sous couvert d'une intention écologique ou d'une réglementation. En l'absence d'obligation de pose de RTT, les salariés auraient pu organiser librement leur temps, par exemple en télétravaillant ou en posant des congés selon leurs propres choix.

Ce sentiment de "greenwashing", particulièrement ciblé sur les personnels du tertiaire, est renforcé par l'absence de présentation, au niveau du CSEC, d'un véritable suivi du plan global de sobriété lancé en 2022. Aucun retour ne nous a été fait sur les résultats concrets des mesures alors engagées —telles que le ralentissement des escaliers mécaniques, le renouvellement des matériels roulants, la cogénération ou d'autres initiatives pourtant innovantes— qui mériteraient d'être valorisées pour refléter les efforts et la créativité mobilisés dans l'ensemble des secteurs.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

Merci à Mmes MENACER et CHAILLOUX pour les réponses apportées et pour celles que nous devons documenter, notamment autour du télétravail et des jours de congé supplémentaires qui auraient été posés et sur l'impact sur la réduction de la dette de temps.

Nous arrivons à l'épuisement de notre ordre du jour.

S'il n'y a pas d'autres éléments, je vous propose de clore notre réunion. Je vous donne rendez-vous le 21 mai prochain.

Je vous souhaite une bonne fin de journée.

La séance est levée à 11 heures 20.

Frédéric SARRASSAT
Secrétaire du CSEC RATP



