



ETABLISSEMENT GDI

COMITE SOCIAL ET ECONOMIQUE D'ETABLISSEMENT

SEANCE DU 21 MARS 2019

Madame Sophie SERRANIA procède à l'appel nominal des présents.

SONT PRESENTS :

MEMBRES TITULAIRES OU SUPPLEANTS :

LISTE CGT

ERIC TURBAN (SECRETAIRE) (T)
YVES-DIDIER COUSSEAU (T)
ANDRE BAZIN (T)
DAVID LECLER (T)
PASCAL LAMBERT (T)
CHRISTIAN PAROT (T)

PAULO LOPES (S)
RUDY ROMERO (S)
SEBASTIEN LIOT (S)
MARC MURATI (S)
DEMBA SEMEGA (S)
BRUNO LESPE (S)

LISTE CFE-CGC

JEAN RODRIGUES (T)

LISTE UNSA

FREDERIQUE TOUBOUL (T)
LAURENT DUMYCZ (T)

LISTE SAT

JAMEL AMOUNI (T)
TEDDY PELLETIER (S)

REPRESENTANTS SYNDICAUX :

CGT
UNSA
CFE-CGC

EXCUSE

CELINE CASSOU
AURELIEN AZOULAY
ALEX BOUCHAFA

ORDRE DU JOUR

I - EXAMEN DES PROCES-VERBAUX	5
➤ CDEP/GDI : 20/09/2018 – 07/11/2018 – 15/11/2018 – 10/12/2018.	
➤ CHSCT/GDI : 05/04/2018 – 20/06/2018 – 22/06/2018 – 11/07/2018 – 19/07/2018 – 19/07/2018 (séance extraordinaire) – 24/08/2018 – 27/09/2018 – 28/11/2018.	
➤ CHSCT GDI/VOIE : 21/03/2018 – 09/05/2018 – 04/07/2018 – 10/12/2018.	
➤ CSE/GDI : 20/12/2018 – 18/01/2019.	
II – INFORMATIONS	
01. Budget de fonctionnement 2018 du département GDI (résultats à fin décembre 2018)	6
02. Programme d'investissements 2018 du département GDI (résultats à fin décembre 2018)	15
03. Contrat d'objectifs 2019 du département GDI (version définitive)	22
04. Informations sur les marchés à venir (3 ^{ème} trimestre 2019)	50
III - CONSULTATIONS	
a - <u>Projets et mesures donnant lieu à avis</u>	
01. Consultation sur le déménagement Crillon pour désamiantage (GDI/CT)	52
02. Consultation sur le projet d'évolution du centre de maintenance de Barbès (GDI/ESO)	53
b - <u>Résolutions</u>	
Résolution sur la rétrocession d'une partie de la dotation de fonctionnement du CSE/GDI vers le CSE central.	56
c - <u>Suite donnée aux avis et résolutions</u>	
IV - INFORMATIONS DU PRESIDENT	32
V - INFORMATIONS DU SECRETAIRE	
- Calendrier du CSE/GDI	60
VI – QUESTIONS DIVERSES/CORRESPONDANCES	NEANT
VII – DATE DE LA PROCHAINE SEANCE	61

La séance est ouverte à 8 h 36 sous la présidence de M. Olivier DUTHUIT.

M. LE PRESIDENT – Je vous souhaite la bienvenue à cette séance. Avez-vous des déclarations préalables ?

Mme CASSOU – Lecture d'une déclaration.....

Déclaration Syndicale CGT

La CGT-RATP tient à vous interpeller aujourd'hui dans le cadre de notre séance sur les grandes difficultés de fonctionnement des CSE dans l'entreprise et entre autres sur les moyens alloués aux commissions santé, sécurité et conditions de travail.

Conformément à l'article 10 de l'accord relatif à « la qualité du dialogue social au sein de la RATP » signé le 28 novembre 2018 par les organisations syndicales représentatives du personnel, les CSSCT se voient confier, par délégation des CSE d'établissements dont elles dépendent, l'ensemble des missions précisées à l'annexe VII dudit accord. L'ensemble des spécificités des différents départements n'a pas été suffisamment apprécié en termes de moyens mais aussi de conditions de mise en place.

Notre organisation syndicale dans le cadre des négociations s'était largement exprimée et portait l'exigence d'avoir des échanges au niveau des spécificités de chaque département afin que les élus puissent exercer leurs prérogatives.

Plus de 3 mois après la mise en place des CSE, force est de constater, que les prérogatives des membres des CSSCT ne sont toujours pas en capacité d'être pleinement exécutées et ne pourront que difficilement l'être de façon pérenne, au regard de la charge de travail qui leur incombe. Nous tenons à rappeler que le rôle principal de la CSSCT est la prévention des risques et non la gestion des risques ou le risque calculé.

L'entreprise se doit d'allouer les moyens juridiques, techniques, fonctionnels, matériels, humains et de formation nécessaires à l'accomplissement de l'ensemble des missions non exhaustives suivantes :

- Les études d'accidents du travail,
- Les visites d'inspection préalables,
- L'étude documentaire se référant aux divers et variés sujets sur la santé, la sécurité et les conditions de travail,
- La préparation des séances plénières et extraordinaires,
- Les initiatives utiles afin de proposer notamment des actions de prévention,
- Les temps de trajet entre les nombreux sites d'un même périmètre pour l'ensemble des missions,
- Les missions spécifiques liées aux métiers notamment de la maintenance.

Il faut ajouter à tout cela, les difficultés d'accès au réseau intranet RATP, donc aux serveurs de la RATP, parfois seuls vecteurs pour disposer de certaines informations indispensables à l'exercice de leurs missions.

L'accord relatif à « la qualité du dialogue social au sein de la RATP » doit faire l'objet d'aménagements en temps réel concernant les moyens alloués aux commissions CSSCT. Nous serons vigilants sur les conditions de travail qui en découleront.

Nous rappelons que l'employeur a l'obligation de veiller aux conditions de travail de tous les salariés et que les élus aux CSSCT ne pourront être soustraits de cet impératif.

Alors comment pourront-ils exercer leurs missions avec les contraintes du quotidien de leurs métiers ? Sont-ils assujettis à remplir leurs prérogatives après leurs heures de travail ? Sur leurs jours de repos ? Sur leurs congés ?

L'engagement de ces salariés ne peut justifier le temps de travail dissimulé que l'entreprise leur impose par le manque d'attribution pourtant nécessaire à l'accomplissement de leurs prérogatives.

Pourtant, le bilan des instances HSCT a démontré son efficacité aussi bien quant à la prise en compte de l'accompagnement des salariés, de sa contribution à l'amélioration des conditions de travail, de la qualité de vie au travail, et d'une veille sur l'observation des prescriptions légales.

Il démontre également son utilité dans les projets d'entreprise en veillant à leurs évolutions pour rendre plus efficaces les investissements en termes de santé, sécurité, conditions de travail et prévention et témoigne du rôle de CHSCT comme un des acteurs de la prévention liée aux risques professionnels.

Les ordonnances « MACRON » ne vident pas le contenu des missions CSSCT qui sont toujours inscrites dans le Code du Travail. C'est pourquoi il est nécessaire que les directions apportent des réponses constructives et cohérentes sur une remise à niveau des moyens, évaluée au regard de l'ampleur des périmètres des missions et de l'étendue géographique de l'ensemble des sites des CSE.

Le Code Ethique de la RATP rappelle les principes qui fondent les actions de l'entreprise en tant qu'employeur en matière de santé, de sécurité et de bien-être au travail des salariés. Il insiste notamment sur le respect de la diversité et de la non-discrimination et s'attache à la qualité de vie au travail.

Il ne suffit pas de le dire, faut-il encore que cela soit accompagné par des actes.

Merci de votre écoute.

M. LE PRESIDENT – Avez-vous d'autres déclarations ? Si vous n'en avez pas, je vous propose de commencer l'examen de l'ordre du jour.

I – EXAMEN DES PROCES-VERBAUX

M. LE SECRETAIRE – Je propose de faire un vote séparé sur les PV du CDEP GDI, du CHSCT GDI, du CHSCT GDI/Voie et du CSE GDI. Les élus ont reçu les procès-verbaux des séances des anciennes instances et ils ont pu faire leurs corrections. Cette méthode a été appliquée au niveau du CSE Central.

Procès-verbaux du CDEP GDI des 20/09/2018, 07/11/2018, 15/11/2018 et 10/12/2018

PROCEDURE DE VOTE

Pour : 19

Contre : 0

Abstention : 1

Les procès-verbaux du CDEP GDI des 20/09/2018, 07/11/2018, 15/11/2018 et 10/12/2018 sont adoptés.

Procès-verbaux du CHSCT GDI des 05/04/2018, 20/06/2018, 22/06/2018, 11/07/2018, 19/07/2018, 19/07/2018 (séance extraordinaire), 24/08/2018, 27/09/2018 et 28/11/2018

PROCEDURE DE VOTE

Pour : 19
Contre : 0
Abstention : 1

Les procès-verbaux du CHSCT GDI des 05/04/2018, 20/06/2018, 22/06/2018, 11/07/2018, 19/07/2018, 19/07/2018 (séance extraordinaire), 24/08/2018, 27/09/2018 et 28/11/2018 sont adoptés.

Procès-verbaux du CHSCT GDI/Voie des 21/03/2018, 09/05/2018 et 04/07/2018

PROCEDURE DE VOTE

Pour : 19
Contre : 0
Abstention : 1

Les procès-verbaux du CHSCT GDI/Voie des 21/03/2018, 09/05/2018 et 04/07/2018 sont adoptés.

Procès-verbal du CSE GDI 20/12/2018-18/01/2019 (mise en place)

M. LE SECRETAIRE – Il a été fait une petite erreur sur la feuille de présence des titulaires et des suppléants qui sera corrigée. Avant, tous les élus étaient invités à assister à la séance du CDEP, mais ceci n'est plus le cas puisque seuls les titulaires et les suppléants en cas d'absence du titulaire assistent au CSE. Il sera fait une modification sur la page de garde puisque nous indiquerons l'ensemble des élus présents titulaires et suppléants et nous ajouterons une parenthèse pour identifier si l'élu est titulaire ou suppléant.

PROCEDURE DE VOTE

Pour : 20
Contre : 0
Abstention : 0

Le procès-verbal de la séance du CSE GDI du 20/12/2018-18/01/2019 est adopté.

II – INFORMATIONS

01. Budget de fonctionnement 2018 du département GDI (résultats à fin décembre 2018)

M. LE PRESIDENT – Nous accueillons Mme Nathalie FERRE et M. YANN GUEZELLO qui vont nous faire cette présentation.

M. GUEZELLO – Je vous propose de commencer par le résultat d'exploitation du département à fin décembre 2018 avec une présentation du compte de résultat synthétique, la notion de chiffre d'affaires, les redevances facturées à l'Opérateur de Transport pour 841 M€, les prestations que le GI facture à l'OT pour 27 M€ et les autres recettes, c'est-à-dire toutes les prestations que nous facturons à des tiers externes à l'entreprise, pour 4 M€ à fin décembre 2018.

Les dépenses de fonctionnement du département à fin décembre 2018 s'élèvent à 366 M€ avec les charges nettes du département GDI pour 162 M€, les impôts et taxes du département pour 50 M€, les charges de cession pour lesquelles nous faisons appel à l'OT pour 124 M€ et la quote-part des services centraux que l'OT nous facture pour 31 M€ à fin décembre 2018.

Au niveau des charges nettes du département GDI, les charges du département s'élevaient à 201,7 M€ à fin décembre 2018. Elles se décomposent comme suit :

- Les frais de personnel pour 134,3 M€ pour un effectif moyen sur l'année 2018 de 1945. Ces effectifs moyens de 1945 se déclinent en Transport et en Hors Transport. 1696 agents en moyenne ont travaillé sur la thématique Transport et 249 agents en moyenne ont travaillé sur la thématique Hors Transport.
- Les MACE pour 69,4 M€ qui se déclinent en 45,7 M€ pour la thématique Transport et 23,7 M€ sur la thématique Hors Transport.

Les charges facturées par l'Opérateur de Transport dédiées à la thématique « Investissements » s'élèvent à 171,7 M€.

En face de ces charges, nous avons la production immobilisée, à savoir toute la contribution de nos charges qui vont constituer l'actif industriel au niveau du département, soit un produit de 200,3 M€ en face des charges engagées et des cessions internes entre les établissements GI/OT pour 11,4 M€. Le net de ces charges et des produits amène à une cible de 161,6 M€ à fin décembre 2018.

A la dernière page du document, nous trouvons les charges de cessions tant investissements qu'exploitation auxquelles nous faisons appel auprès de l'OT. Nous avons fait ressortir, sur la thématique « Investissements », nos principaux contributeurs. Nous constatons qu'ING, M2E et MOP sont les principaux contributeurs des charges dédiées à la thématique « Investissements » que nous avons utilisées pour 171,8 M€ à fin décembre 2018. Sur la thématique « Exploitation », nous avons également affiché les principaux contributeurs auxquels nous faisons appel et nous faisons ressortir les départements MOP, MRF, MTS et SIT qui sont les principaux contributeurs des charges d'exploitation que nous utilisons.

Sur le troisième graphique, nous avons décliné ces charges d'exploitation dans leur utilisation avec les charges que nous utilisons pour la thématique « métier » et les charges qui sont induites par les projets d'investissements, avec 76,7 M€ à fin décembre 2018 pour les charges utilisées par les métiers et 47,2 M€ à fin décembre 2018 pour les charges indues par les projets.

M. LE SECRETAIRE – J'interviens en l'absence du Président de la Commission Economique puisqu'il est souffrant. Ce document a été vu en Commission Economique. Je tiens à remercier M. GUEZELLO et Mme DOREAU qui ont présenté en commission l'ensemble des documents que nous examinons ce matin. Nous avons un certain nombre de nouveaux élus autour de la table. Je ne vais pas refaire la commission, mais il serait bien de rappeler synthétiquement ce que sont le niveau du chiffre d'affaires, le type 1, le type 2 et leur contenu. Il manque également quelques commentaires dans le document. Les commentaires ont été demandés en commission économique, mais il est dommage que nous ne les ayons pas dans le document. Nous ne sommes pas tous au même niveau de connaissance pour jongler avec tous ces chiffres, et par exemple la différence entre le niveau de chiffre d'affaires de 841 M€, les impôts et taxes... Il faudrait également nous expliquer comment nous pouvons faire le lien entre les graphiques de la page 5 et la page 3 et expliquer quelques écarts. Quand vous budgétisez un effectif à 1955 et quand nous sommes à 1945 fin décembre, pourquoi cette différence ?

Vous pourriez aussi revenir sur la part du Transport et du Hors Transport. Nous aimerions avoir quelques explications sur les MACE et la différence entre les MACE Hors Transport à 14 M€ et les MACE Transport à 23 M€.

M. LE PRESIDENT – Il faut regarder quel est le contenu des chiffres, quels sont les éléments qui peuvent vous intéresser et comment. Concernant la construction du budget du GI avec ses 873 M€ de chiffre d'affaires, il faut aussi l'avoir en tête dans le cadre du projet de création de RATP Infrastructures avec un Gestionnaire d'Infrastructure un peu plus autonome. Sa rémunération est bien fléchée dans le cadre du contrat IDFM, mais il pourrait avoir un contrat spécifique.

M. GUEZELLO – Je reviens sur la notion de chiffre d'affaires et tout d'abord sur la première ligne la plus conséquente concernant les redevances facturées à l'Opérateur de Transport de type 1. On vient rémunérer le Gestionnaire d'Infrastructure d'une part pour couvrir ses charges d'exploitation (162 M€ de charges nettes GDI). Une autre dimension de cette redevance dite type 1 est la couverture de ses amortissements et de ses frais financiers. Il se construit un actif industriel et cet actif industriel est amorti sur une certaine durée. Nous avons eu recours à un endettement pour construire cet actif industriel. Nous voyons couvrir cet amortissement que nous possédons dans le temps et le coût des frais financiers du recours à l'endettement. La troisième thématique de la type 1 est la couverture à l'euro/l'euro de notre taxe patrimoniale. Nous parlons ici de taxe foncière et d'une taxe dite CFE. Le contrat prévoit de couvrir cet actif patrimonial. Il s'agit des trois composantes des 841 M€ à fin décembre 2018.

M. LE PRESIDENT – La mission du GI est de mettre à disposition de l'Opérateur de Transport une infrastructure. Il y a un loyer et le coût du loyer couvre les trois postes repris par M. GUEZELLO. Notre première mission est de mettre à disposition l'infrastructure, de la maintenir en l'état et en même temps de la renouveler. Nous avons un client, à savoir l'Opérateur de Transport, qui paye un loyer pour utiliser cette infrastructure de transport. Il s'agit de la type 1.

M. GUEZELLO – Sur la notion de commentaires, nos prochaines présentations évolueront et viendront étayer les différents tableaux.

M. LE PRESIDENT – La type 1 est la mise à disposition et la type 2 correspond aux prestations que nous faisons spécifiquement et qui ne sont pas dans la mise à disposition de nos infrastructures. Il s'agit typiquement des prestations que nous faisons pour le Tramway. Nous opérons sur des infrastructures qui ne sont pas au GI et sur lesquelles nous faisons des prestations de maintenance à la demande. Ces prestations sont rémunérées par l'OT.

M. GUEZELLO – Sur le lien entre la page 5, les graphiques et les charges de cessions évoquées, je commence par la notion d'investissements et les 171,8 M€. Ces 171,8 M€ auxquels nous avons eu recours pour construire la thématique Investissements sont strictement couverts par un produit dit comptable appelé la production immobilisée.

Vous retrouvez en page 4, dans la décomposition de toutes les charges engagées par le département, des charges qui sont engagées tant sur la dimension Transport que sur la dimension Hors Transport. Il faut comprendre dans la dimension Hors Transport toutes nos actions engagées autour du programme d'investissements sur des prestations tiers que nous vendons à l'extérieur. Nous affichons en page 4 toutes les charges engagées tant en Transport qu'en Hors Transport et nous affichons dans ce même tableau la notion de production immobilisée pour 200,3 M€ qui est la stricte couverture de ces charges auxquelles nous avons recours et qui sont dédiées au Hors Transport.

M. LE PRESIDENT – Nous avons un chiffre d'affaires qui va servir à faire différentes choses. Ce chiffre d'affaires vient de loyers ou de prestations que nous nous faisons payer. Nous avons en face des coûts d'exploitation qui sont dits coûts Transport et qui sont des charges. Ces coûts d'exploitation Transport peuvent être faits soit par du personnel de GDI, soit pour le compte du GI par un certain nombre de départements qui peuvent avoir des coûts d'exploitation pour notre compte. Il s'agit par exemple, pour MRF, de l'entretien et de la maintenance des VMI. Il s'agit, pour MTS, de la mise à disposition de conducteurs du GMT, et idem pour le RER. Ce chiffre d'affaires paye des coûts, ces coûts étant en partie faits par le GDI et en partie par les autres départements.

Nous faisons à côté des projets qui génèrent des coûts Hors Transport. Les coûts sont immobilisés. Quand nous faisons des tâches d'exploitation, ils tombent dans un paquet. Quand nous faisons des tâches d'investissements, ces coûts sont associés à une valorisation de notre patrimoine. Nous faisons en fait de l'investissement pour remplacer un équipement. Nous avons par exemple un équipement qui valait 100 quand il a été construit, il s'amortit au fil des ans et perd 10 tous les ans sur 10 ans. Au bout de 10 ans, la valeur n'est plus que 0. Quand vous dépensez de l'argent pour le remplacer ou le maintenir en état, vous remontez la valeur de votre bien. Nous appelons cela de la production immobilisée.

Pourquoi n'est-ce pas tout à fait de même nature ? Pour prendre un exemple à votre domicile, le coût n'est pas tout à fait de même nature quand vous dépensez le contrat de location de votre chauffe-eau ou quand vous le remplacez. Quand vous le remplacez, vous redonnez de la valeur à votre bien et, le jour où vous revendez votre maison, elle sera plus facile à vendre. C'est la raison pour laquelle nous séparons la

production d'exploitation que nous dépensons de façon régulière de la production immobilisée qui maintient votre bien en état.

Dans cette production immobilisée, nous avons encore deux cas : soit nous faisons des investissements à GDI puisque nous avons renouvelé de la voie, nous avons changé un appareil de voie..., soit nous confions ces tâches à d'autres départements. Nous sommes traditionnellement intéressés par les aspects qui concernent directement le personnel de GDI. Nous regardons nos effectifs et la production Transport, mais nous avons ces investissements. Nous faisons pour cette raison, au travers de cette thématique, un zoom sur GDI qui est bien le département, un zoom sur les effectifs et sur la façon dont ces coûts sont dépensés.

Vous voyez bien qu'en se préparant à avoir un gestionnaire d'infrastructure plus autonome et en réintégrant un certain nombre de choses dans le périmètre du GI, il faut avoir cette vision pour comprendre comment tous ces points vont évoluer.

M. GUEZELLO – Vous avez, dans les tableaux de la page 5, les charges de cessions auxquelles nous faisons appel auprès de l'OT et qui sont dédiées à la thématique Exploitation. Pour faire le lien avec le tableau de la page 3, nous affichons, dans le compte de résultat synthétique du département, une ligne concernant les prestations exploitation Transport qui nous sont facturées par l'OT où nous retrouvons les 124 M€ à fin décembre 2018 que nous avons détaillés en page 5 par contributeurs. Nous en utilisons 76,7 M€ pour notre métier au quotidien et 47,2 M€ sont embarqués par les projets.

M. LE PRESIDENT – Nous avons, dans le quotidien, un certain nombre de prestations de maintenance sur des biens qui appartiennent au GI et qui sont délégués à M2E. Les 7 M€ de M2E correspondent à des tâches sur des biens qui nous appartiennent et que nous déléguons à M2E. A MRB, il s'agit du coût de l'entretien et de la mise à disposition de nos voitures. La part liée aux projets sur la partie ING et MOP correspond aux tâches d'exploitation. Avant de faire un projet, il faut faire des études pour pouvoir le dimensionner et les études préparatoires aux projets tombent en tâches d'exploitation. Pendant ces études préparatoires, vous n'apporterez pas vraiment de valeur à votre bien et ces tâches d'études représentent une somme d'argent.

Mme FERRE – Nous n'avons pas que les études préparatoires puisque nous avons les études préparatoires et toute la conduite de projet qui accompagne le projet. La somme est importante pour cette raison.

M. LE PRESIDENT – Ceci est lié à nos règles comptables.

M. PAROT – A quoi correspondent les autres ?

M. LE PRESIDENT - Il s'agit plutôt d'études à ING, d'un peu d'études et de la conduite de projet à MOP, de la maintenance déléguée à M2E, de la mise à disposition des VMI et de leur entretien à MRF, de la mise à disposition et de l'entretien des véhicules à MRB, de la mise à disposition des conducteurs du GMT à MTS, de la mise à disposition des conducteurs du RER au RER et des prestations informatiques à SIT (réseaux et bureautique). Pour les autres, vous avez quelques prestations de VAL...

M. PAROT – Il est bien de le détailler pour mieux comprendre.

M. LE PRESIDENT – Pourquoi est-ce que nous vous le présentons ? Dans le budget et les comptes du GI, vous voyez bien que nous sommes, pour les coûts du GDI, dans la classe des 160 M€ et les coûts reçus sont dans la classe des 120 M€ sur les charges d'exploitation.

M. GUEZELLO – Sur les effectifs, j'ai cité 1945 personnes en moyenne sur l'année 2018 quand nous avons une cible en moyenne à 1955. Il y a deux manières de voir cette notion d'effectifs : soit la photo à l'instant T d'une population, soit la notion de moyenne. Nos états financiers ont utilisé 134,3 M€ de frais de personnel et nous affichons une moyenne de 1945. La photo au 31 décembre 2018 ressort à 1955. Nous avons eu un décalage dans le temps sur l'utilisation de ces ressources, mais nous sortons bien à la cible prévue à fin décembre 2018.

M. LE PRESIDENT – Il peut y avoir des disparités locales et des changements, mais quand vous le regardez au niveau du département, cette vision étant celle du CSE, nous avons un effectif de 1945 en moyenne et de 1955 en point de sortie. Si nous faisons une comparaison de moyenne à moyenne, nous étions à 1938 en 2017. Nous sommes en fait un peu plus qu'en 2017 pour effectuer le travail à faire, mais le parc n'a pas réellement augmenté entre l'année 2017 et l'année 2018. L'année 2018 n'a pas été une année de mises en service et le parc a été globalement stable. L'effectif était soit pour récupérer un certain nombre de retards d'effectifs que nous avons à un certain nombre d'endroits, soit pour mieux faire des tâches que nous ne faisons pas bien. Nous avons eu une augmentation que nous avons présentée dans le budget de l'an dernier. Pour le client, nous avons à peu près le même travail à faire pour pouvoir maintenir.

Pour cette raison, nous décomposons les effectifs en Transport et en Hors Transport. Si vous regardez les chiffres, les effectifs qui ont monté sont plutôt les effectifs Hors Transport, c'est-à-dire des effectifs que nous avons dédiés à l'augmentation des projets.

M. LAMBERT – Pourquoi, sur les fonctions centrales et l'effectif du Grand Paris Express, les chiffres sont largement supérieurs à la cible ?

Mme FERRE – En 2018, nous avons transféré la gestion administrative des systèmes d'information dans l'unité OPM. Une dizaine de personnes ont été enlevées des unités pour être centralisées au sein de l'unité OPM et ce mouvement est arrivé plutôt au mois de septembre ou octobre de l'année dernière. En moyenne annuelle, ce mouvement pèse pour un tiers ou un quart de l'année et il ne se voit pas beaucoup. Il se voit cependant un peu puisqu'il n'y avait pas la centralisation des systèmes d'information en 2017 dans les fonctions centrales. Cette fonction était diluée dans le département et elle a été regroupée plutôt en fin d'année dans les fonctions centrales. Quand nous regarderons les résultats 2019 par unité, nous devrions vraiment voir cette différence due au déplacement d'une activité. Ces transferts d'activités se produisent de façon assez récurrente et ils ne sont pas exceptionnels. Ils obligent à prendre un peu de recul quand nous regardons les effectifs ligne à ligne. Ils expliquent entre autres l'évolution des fonctions centrales. Je ne dis pas qu'ils expliquent la totalité et il s'agit d'une somme de plus et de moins. Un poste vacant tout au long d'une

année en attendant le remplacement d'une personne fait plutôt un moins et nous pouvons avoir d'autres situations où la personne est partie pour sa retraite, mais elle est en train d'utiliser son temps stocké sur son CET.

Tout ce temps qui n'est plus travaillé, mais qui est payé, est compté quand nous travaillons en masse salariale. Nous comptons encore la personne, mais elle n'est plus productive, elle ne donne plus de travail au quotidien et son remplaçant peut déjà être là parce qu'il faut qu'une personne assure le travail. Nous pouvons avoir une situation où le poste est vacant pendant un certain temps en attendant que la personne arrive et une situation qui peut durer plusieurs mois, où nous comptons en réalité deux personnes parce que nous comptons bien deux personnes sur un poste en masse salariale. L'évolution sur les fonctions centrales correspond à ces mouvements, à savoir le transfert d'activités et une somme de postes vacants et de doublons le temps que la personne aille jusqu'au bout de son CET. En 2019, nous devrions voir encore plus significativement ce transfert.

Sur le Grand Paris, il s'agit de la constitution de l'équipe qui a été réalisée en 2018. Ils étaient encore dans la direction en 2017. L'unité GPE a été créée en novembre 2017 quand nous avons réorganisé les US/GS. Nous avons fait un dossier où nous avons réorganisé toutes ces fonctions centrales. Nous avons créé à ce moment-là l'unité GPE, mais nous l'avons créée comptablement qu'au 1^{er} janvier 2018.

M. LAMBERT – Ils n'étaient donc pas prévus sur le budget 2018 ?

Mme FERRE – Ils étaient prévus à 3.

M. LE PRESIDENT – Ils étaient prévus différemment. Ces changements sont assez compliqués à suivre et peuvent être regardés en commission. Des effets peuvent être des retards de recrutements ou des décisions qui peuvent être prises. En général, quand nous avons des écarts, nous faisons des sujets. Nous avons aussi des sujets qui sont plutôt des évolutions de périmètres et, comme nous en avons un peu dans tous les sens, le suivi n'est pas évident.

Mme FERRE – Le Grand Paris se suit encore en 2019 non pas en autorisation budgétaire, mais bien en obtention d'un financement. Au fur et à mesure que l'unité a reçu des demandes financées par la SGP, nous avons pu continuer à augmenter le nombre de personnes travaillant dans cette unité.

M. LE PRESIDENT – Pour faire le lien, les autres recettes prestations facturées à des tiers dans le tableau de la page 3 sont essentiellement des contributions de la SGP à des tâches d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour préparer le Grand Paris. Ils ne couvrent pas que cela, mais les 4 M€ couvrent les prestations faites dans le cadre du Grand Paris.

M. GUEZELLO – Sur les différences notables que vous relevez au niveau des cessions 2A, en comparant la vision budgétaire initiale et le réalisé 2018, nous affichons, sur le tableau en page 4, les charges facturées par l'OT pour 137,4 M€ au budget 2018 et nous sortons à 171,7 M€ à fin décembre 2018. Cet écart se localise principalement sur trois départements au sein de l'OT qui sont les plus gros contributeurs de nos charges, à savoir ING, MOP et SIT. Sur ING, davantage

d'assistances à maîtrise d'ouvrage, de conduites de projets et de maîtrises d'œuvre ont été engagées en 2018 par rapport à la vision budgétaire. Sur MOP, un poids plus conséquent lié aux sollicitations de projets de l'entreprise a amené à cet écart. Sur SIT, nous avons eu davantage de sollicitations.

M. LE PRESIDENT – L'enjeu de la création de RATP Infrastructures est de se donner les moyens. Il s'agit plus aujourd'hui de coûts constatés que nous reprenons, et le contrat équilibre globalement tout cet ensemble. L'objectif est de pouvoir piloter la totalité de nos coûts que nous recevons. Nous en réintégrons pour baisser un peu ce volume et nous aurons ainsi une meilleure maîtrise. Nous souhaitons pouvoir mieux les piloter. Ces coûts ne sont pas illégitimes, mais il faut simplement que nous puissions les piloter.

M. LE SECRETAIRE – Sur les effectifs, le constat entre la photo et la moyenne signifie que nous sommes restés avec un moins à l'effectif pendant une période de l'année. Ces problèmes concernent aussi des petites équipes dans le département. Ils contraignent souvent les autres collègues à remplacer, soit plus de charge pour nos collègues. Nous mettons souvent ce point en avant.

M. LE PRESIDENT – Cette remarque est légitime et je peux la pondérer par le fait que nous parlons de 10 personnes sur 2000. Vu du département, nous pouvons dire que cet écart est anecdotique. Vu des unités et de certains endroits, je suis bien conscient qu'il n'est pas anecdotique. Il peut y avoir des disparités locales et il faut pouvoir les gérer proprement. En termes de performance du département, nous tenons globalement nos engagements. Nous écoutons les remontées locales.

M. RODRIGUES – Nous avons cru comprendre en commission économique qu'il existait une séparation comptable entre le GIGP et le GI réseau historique.

M. LE PRESIDENT – Nous n'en avons pas aujourd'hui. Nous avons une séparation comptable depuis le 1^{er} janvier 2012 entre le GI et l'OT et nous avons décidé de mettre en place une séparation comptable pour le GIGP afin de prévoir l'avenir. Vu que son mode de fonctionnement et son modèle de rémunération sont différents de ceux du GI, nous aurons une séparation comptable pour couvrir un risque et ne pas entraver la capacité de l'Opérateur de Transport à répondre aux appels d'offres du Grand Paris en disant que l'argent qui vient financer l'entretien du réseau n'est pas de l'argent qui vient subventionner l'Opérateur de Transport.

Nous avons pris la décision en début d'année de dire que le GIGP aura une séparation comptable, et les travaux sont entamés aujourd'hui puisqu'il faut faire tout un tas d'actions. Une séparation comptable amène tout un tas de contraintes. Il faudra que les flux financiers entre le GIGP, le GI canal historique et l'OT soient tracés. Ce processus est un peu lourd et nous ne le faisons pas honnêtement par grand plaisir, mais ce sujet nous paraît important et stratégique pour nous permettre d'être propres et inattaquables par rapport à des regards extérieurs afin que l'OT puisse répondre aux appels d'offres du Grand Paris et ne soit pas attaqué juridiquement.

M. RODRIGUES – Une question a également été posée en commission économique dans cette logique : Y aura-t-il une séparation des fonctions supports ?

M. LE PRESIDENT – La réponse est non.

M. RODRIGUES – Y aura-t-il aussi une séparation comptable ? Est-ce qu'elles travailleront en fait sur les deux réseaux ?

M. LE PRESIDENT – Nous mettons en place une séparation comptable GI/GP pour tracer les flux. Nous réfléchissons sur l'organisation du GI Grand Paris. Les principes qui vous ont déjà été présentés consistent à dire que nous aurons des équipes dédiées pour le GI Grand Paris pour deux raisons :

1. Nous voulons ne pas être attaqués sur le fait que nous privilégions le réseau historique versus le réseau nouveau. Nous aurons des gens dédiés qui travailleront sur le réseau nouveau ;
2. Ce réseau ne sera pas géographiquement au même endroit. Dans le cadre du projet Grand Paris, des centres de maintenance seront mis à disposition et ces centres de maintenance permettront de regrouper l'ensemble des métiers. L'organisation du travail au sein du GI Grand Paris pourra être un peu différente de l'organisation du réseau historique. Nous sommes en train de regarder ces différents sujets et ils vous seront présentés.

Un autre principe est de ne pas dupliquer et de profiter de la mutualisation a minima sur les fonctions supports et au sens large avec l'ingénierie de maintenance. Les discussions sont partagées de ce côté-là et ces principes sont aujourd'hui décidés.

Mme FERRE – Nous aurons une mutualisation de ces équipes avec une refacturation comptable pour répondre à l'exigence de séparation comptable. Il faut que nous travaillions pour définir quelles seront les règles de gestion et selon quel périmètre nous aurons une facturation.

M. RODRIGUES – Si je comprends bien, quand la transformation des ingénieries sera opérationnelle, des flux vont énormément changés ou seront précisés ?

Mme FERRE – Les règles seront les mêmes. Quand une action se passera du côté de l'Opérateur de Transport pour le compte du GI, nous aurons une refacturation pour le GI.

M. RODRIGUES – Ma question était posée en interne RATP Infrastructures.

M. LE PRESIDENT – Non, surtout pas. Dans la création de RATP Infrastructures, le nouveau périmètre comptable de l'établissement sera le GI et le même périmètre. Le but sera de faire un paquet et surtout de ne pas rajouter des frontières entre les intervenants.

Mme FERRE – Les règles seront toujours les mêmes : l'OT refacturera au GI et le GI refacturera à l'OT.

M. LE PRESIDENT – Il se trouve que des gens qui étaient hier à l'OT seront dans le GI et cela évitera des facturations.

02. Programme d'investissements 2018 du département GDI (résultats à fin décembre 2018)

Mme FERRE – Le résultat se suit en paiements. Nous réalisons un programme d'investissements et nous comptabilisons dans l'exercice les paiements d'un certain nombre de projets. La somme pour toutes les opérations qui ont été conduites sous la maîtrise d'ouvrage de GDI en 2018 s'est élevée à 189,7 M€. Nous avons prévu 198,4 M€ dans la notification. Il a donc été réalisé un peu moins. Nous vous avons indiqué, unité de maître d'ouvrage par unité, où se situaient ces écarts. L'exercice 2018 est en retrait en matière de paiements.

Nous vous avons également indiqué les MACE consacrées à ce programme d'investissements. Le récurrent est notre maintenance patrimoniale, c'est-à-dire notre programme de gros entretien ou de renouvellement qui est assez linéaire au sens où nous en faisons un volume chaque année. Ce volume, équipement par équipement, peut parfois augmenter ou diminuer, mais nous constatons que la masse que nous avons à faire en matière de gros entretien ou de renouvellement est récurrente, d'où ce terme. Dans les 189,7 M€ réalisés en 2018, 121,9 M€ ont été consacrés à ces programmes de maintenance patrimoniale.

Nous avons essayé de faire ressortir les gros projets, les sommes ne se regardant pas du tout de la même façon d'une année sur l'autre :

- Le viaduc ligne 2 pour lequel nous avons payé 8 M€ en 2018. Nous n'avons pas d'équivalence l'année d'avant puisque la part la plus importante des travaux a été réalisée sur l'année 2018 et payée. Nous avons, pour cette raison, fait sortir en visuel les thèmes qui ne sont pas forcément équivalents d'une année sur l'autre, et cela est normal puisqu'ils existent ou ils n'existent pas selon les années.
- Les escaliers mécaniques : nous avons payé 20,5 M€ en 2018 alors que nous avons payé 38 M€ en 2017. Sur les escaliers mécaniques, nous ne voyons qu'une partie sous notre maîtrise d'ouvrage correspondant aux renouvellements, rénovations et révisions générales. Ce sujet se regarde d'un point de vue beaucoup plus global puisque nous utilisons un même marché pour créer les escaliers mécaniques dans le cadre des prolongements de lignes de métro. La stabilité sur ce sujet-là est plutôt entre la somme consacrée aux renouvellements, rénovations et révisions et aux créations. En 2017, nous avons peu de créations alors que nous avons, en 2018, essentiellement le marché des escaliers mécaniques pour le prolongement de la ligne 14. Nous avons isolé les volumes de paiement qui peuvent varier significativement d'une année sur l'autre.
- Les locotracteurs électriques correspondent à l'acquisition de locotracteurs pour la Voie et le réseau RER afin de remplacer nos locos diesel et les passer en mode électrique. Ce projet explique l'un des écarts entre notre prévision au moment de la notification 2018 et la réalisation. Une notification est une estimation que nous réalisons en septembre de l'année précédente. En septembre 2017, nous pensions, compte tenu de l'avancement des études sur ce projet, que nous aurions déjà payé 9,5 M€ en 2018. Ce projet étant encore en phase d'étude, le moment où nous franchissons des jalons du marché et où nous payons l'industriel est toujours incertain. Les jalons qui déclencheront les paiements seront finalement plutôt sur

2019 que sur 2018 comme nous l'avions imaginé en 2017. Le projet se réalise dans le programme d'investissements, mais il se réalise plus lentement que nous l'avions estimé en 2017.

M. BAZIN – Quel est le chiffre ?

Mme FERRE – Il s'agit de 0,5 M€ que nous lisons dans la colonne des résultats 2018.

M. PAROT – Ce retard est-il dû à un retard de fabrication ?

Mme FERRE – Nous sommes dans la phase d'étude pour l'instant et l'industriel doit produire toute une série de documentations avant de lancer la fabrication.

M. LE PRESIDENT – Ce marché a été confié à CAF qui fabrique à Bagnères-de-Bigorre. Il comporte une partie « étude » et une partie « réalisation ». Il prévoit des jalons de paiement et ils sont en retard. En fait, nous n'avons pas été limités par l'argent pour les investissements. Nous avons fait moins que nos envies parce que des dérives peuvent se produire et des conditions d'accès au réseau peuvent être compliquées. Beaucoup de travaux sont réalisés sur le réseau et nous ne pouvons pas tout faire. Il est important de dire que les euros n'ont pas limité notre programme d'investissements. J'espère que cette tendance durera longtemps, mais nous n'en sommes pas sûrs puisque nous aurons un nouveau contrat. Nous avons intérêt, pendant cette période où nous avons suffisamment d'accès, à nous exercer pour le jour où la situation sera un peu plus compliquée. Nous avons du temps, il faut le faire et garantir. Nous mettons en place un certain nombre d'indicateurs sur la partie récurrente.

Mme FERRE – Nous vous indiquons, sur la page suivante, les quantitatifs qui ont été réalisés en 2018. Ce détail est communiqué par la RATP en reporting vers IDFM. Nous rendons des comptes deux fois par an à IDFM et nous lui donnons ce type d'informations :

- Sur le viaduc ligne 2, nous avons réalisé 33.182 m² de traitement anticorrosion et de reprise de structures.
- Sur le RVB Ligne A, il a été renouvelé, sur l'année 2018, 2,3 km et 2 appareils de voie.
- Sur l'acquisition de 12 locotracteurs électriques et la remotorisation de 6 tracteurs diesel sur le RER, nous n'en sommes toujours qu'à la phase d'étude et de conception détaillée sur l'acquisition.
- Sur le gros entretien des voies, nous indiquons la quantité de kilomètres de voie et d'appareils de voie renouvelés.
- Nous donnons quelques informations sur le renouvellement des PR de deuxième génération.
- Un nombre de chantiers d'escaliers mécaniques.

Nous indiquons à IDFM ce type d'informations pour lui expliquer les raisons pour lesquelles nous avons consacré 122 M€ en 2018 à un programme d'investissements que nous jugeons indispensable pour le maintien en condition opérationnelle de nos infrastructures.

M. LE PRESIDENT – Indépendamment de cela, nous avons mis en place une fonction d'Asset manager (gestion de patrimoine) dans laquelle nous surveillons l'état de notre patrimoine pour avoir une vision à long terme et garantir que notre patrimoine est bien entretenu. Nous couvrons à peu près 50 % en valeur de notre parc sur lesquels nous sommes capables de surveiller l'âge moyen du parc en fonction du type d'équipements pour s'assurer que l'état n'évolue pas et que la partie qui a dépassé l'âge limite revient bien dans les normes. Nous avons toute une démarche de surveillance, qui n'est pas encore complètement exhaustive aujourd'hui, pour s'assurer que nous laisserons les infrastructures dans un meilleur état que celui dans lequel nous les avons trouvées. Nous pourrions vous présenter tous ces aspects en Commission Economique ou en Commission Nouvelles Technologies s'ils vous intéressent. Les démarches sont en place et sont déjà bien avancées sur la Voie et dans un certain nombre de secteurs.

M. MORVAN – Les locotracteurs électriques sont-ils sur le Métro ou le RER ?

M. LE PRESIDENT – Ils sont sur le RER. Nous avons deux programmes sur le RER : un programme de remotorisation d'un certain nombre de tracteurs et un programme d'acquisition de 12 locotracteurs électriques. Leur achat nécessite aussi d'adapter les installations pour pouvoir les recharger.

M. MORVAN – Seront-ils sur batterie ?

M. LE PRESIDENT – Ils seront des locotracteurs bi-mode. Leur achat a notamment pour objectif de baisser l'empoussièrément dans les tunnels. Ils font partie des démarches en cours.

Mme FERRE – Vous voyez, sur le tableau qui donne, unité par unité, le détail des 189,7 M€, 8,8 M€ sur OPM. Ce montant, qui est un peu exceptionnel et qui n'entre pas dans l'activité habituelle d'OPM, concerne la remise en état des installations à Courcelles à la suite de l'effondrement du talus. Comme elle emportait plusieurs métiers puisqu'il fallait refaire le talus, la voie et la caténaire, nous l'avons plutôt globalisée à OPM pour faire une seule opération plutôt que de la répartir sur chacun des maîtres d'ouvrage. Il s'agit seulement d'un choix pratique. Le montant de 8,8 M€ intègre cette opération et il n'aura normalement pas d'équivalent en 2019. Il est exceptionnel compte tenu de cette opération.

M. MURATI – Quels sont les investissements qui ont pris du retard au niveau de l'unité CT ?

Mme FERRE – A l'unité CT, nous présentons une notification et un résultat plus bas chaque année. Le programme est toujours plus long à démarrer. Nous ne sommes pas du tout dans le registre d'avoir prévu une opération et de ne pas la réaliser. Nous sommes en train d'enclencher un programme de renouvellement des postes de signalisation et il est très lent à démarrer. Le renouvellement du poste de la Fourche est entré en phase travaux.

M. LE PRESIDENT – Le génie civil est commencé sur le remplacement du poste de La Fourche.

Mme FERRE – A partir du moment où une opération entre en phase travaux, l'estimation des paiements de l'année suivante est déjà beaucoup plus fiable et sûre. Tant que nous sommes en phase d'étude, nous pouvons encore nous tromper de ce type d'écart. A l'unité CT, nous étions encore dans cette incertitude en septembre 2017 quand nous avons essayé d'estimer les paiements 2018.

M. LE PRESIDENT – Le poste de Bourg-la-Reine est enfin parti. Aujourd'hui, le planning initial donne une fin en 2027 et nous essayons de la ramener en 2025. Ces opérations sur le remplacement de postes de signalisation sont longues. En fait, vous en construisez un autre à côté, vous le faites complètement et vous basculez à la fin. Toutes ces opérations sécuritaires sont longues et chères. Il fallait se roder parce que nous avons un certain nombre de postes qui ont plus de 50/60 ans. Ils fonctionnent bien pour l'instant, mais nous avons un programme de remplacement et de renouvellement.

M. PAROT – C'est idem pour la Voie.

Mme FERRE – L'opération est en étude.

M. PAROT – Il s'agit tout de même de montants importants.

M. LE PRESIDENT – A la Voie, vous avez le rail et les appareils de voie avec un programme d'augmentation de la cadence de changement des appareils de voie.

Mme FERRE – Le moins porte essentiellement sur l'opération « locotracteurs ».

M. LE PRESIDENT – Même si le chef de projet est à MRF, la Voie est le maître d'ouvrage sur ce sujet. En termes de propriété, les VMI appartiennent au GI avec une gestion à MRF.

M. LAMBERT – L'écart de 4,8 M€ à l'unité CT concerne uniquement le poste de signalisation de La Fourche ?

Mme FERRE – Il est un ensemble.

M. LAMBERT – Ne comporte-t-il pas les câbles ZPFU ?

M. LE PRESIDENT – Les câbles ZPFU étaient moins en retard que d'habitude et nous avons un peu de retard sur les feux à Led. Les maîtres d'ouvrage confient les études et le déploiement à ING. Une meilleure tenue de nos engagements sur le déroulement de ces programmes fait partie des sujets de l'ingénierie, ces programmes pouvant un peu glisser. De temps en temps, ces programmes n'étaient pas considérés comme prioritaires par rapport aux études. Il est important pour nous de regarder comment nous jugeons et nous arbitrons ces priorités.

M. LE SECRETAIRE – Il aurait été bien d'avoir un petit commentaire dans le tableau sur ces différents écarts que vous explicitez aujourd'hui. Nous aimerions avoir ces

éléments pour la prochaine fois. Ce débat a eu lieu en commission économique : il existe aujourd'hui un contrat, et je dirais entre parenthèses : heureusement que nous avons eu l'incident de Courcelles, sinon cela aurait été pire que tout ! Comment réagit IDFM en voyant que l'investissement n'est pas fait à la hauteur prévue ? Ce contrat étant un contrat global de l'EPIC, d'autres départements rééquilibrent. Par contre, si nous avons demain un contrat exclusivement GDI, comment réagira IDFM si l'investissement n'est pas complètement réalisé ? Est-ce que les explications se suffiront à elles-mêmes ? Est-ce qu'ils regarderont seulement si le récurrent est fait et cela suffira à les satisfaire ? Ou est-ce qu'ils le regarderont dans la globalité et diront que l'investissement n'est pas fait à la hauteur et dans les temps prévus ?

M. LE PRESIDENT – Aujourd'hui, dans le cadre du contrat, IDFM verse des contributions à l'EPIC. Dans cet argent qui est versé une partie est fléchée sur le GI. IDFM nous dit qu'il nous donne de l'argent pour que nous fassions ce qu'il nous demande de faire. Il nous demande de faire une production Métro, RER, Tramway et Bus. Nous devons produire des kilomètres avec des qualités de service et nous devons maintenir notre infrastructure en état. Nous avons pour cela du chiffre d'affaires et nous générons des résultats qui font généralement râler les élus disant que la RATP fait de très bons résultats alors que les agents sont maltraités.

M. BAZIN – C'est la réalité ! Il est bien que vous le reconnaissiez.

M. LE PRESIDENT – Le mécanisme du contrat actuel est le suivant : IDFM dit qu'il nous donne cet argent, nous faisons du résultat, mais ce résultat ne doit servir qu'à une chose qui est de financer les investissements. Compte tenu du nombre de lignes d'investissements, IDFM ne peut pas regarder complètement le détail et il nous demande de venir lui raconter l'histoire. Globalement, si nous n'investissons pas la somme prévue avec quelques aléas, il gardera l'argent. Il ne nous donne pas de l'argent pour faire n'importe quoi, mais pour que nous fassions notre mission. Si nous ne faisons pas notre mission d'investissements, nous devons lui rendre l'argent et il ne nous le donnera pas l'année suivante.

Ce mécanisme de contrat et de somme globale se regarde au niveau de la RATP entière et il ne se regarde pas par schéma directeur. Nous pouvons faire un peu moins une année si nous nous engageons à rattraper le retard l'année d'après et ils feront le bilan à la fin du contrat. Ils le font année par année et ils le font à la fin du contrat. Nous avons dépensé suffisamment cette année pour ne pas être soumis à la clause de pénalité au niveau de l'entreprise. Cependant, ils nous demandent de venir nous justifier, ce qui est tout à fait normal. Quand nous donnons des chiffres, ils deviennent un engagement et il faut que nous le fassions. Une discussion se fait, ces chiffres sont actés dans la maquette du contrat et il faut que nous les tenions. L'entreprise tient à avoir ce mode de rémunération. Il est un peu compliqué d'expliquer pourquoi le résultat monte, mais ce mécanisme permet de laisser une certaine autonomie de l'entreprise sur le choix de ses investissements même si les plus gros investissements sont validés par IDFM, et aussi sur l'ordre dans lequel nous les faisons. Nous pouvons ainsi faire des opérations sans avoir à demander une autorisation et sans avoir une surveillance, sinon elles coûteraient plus cher à surveiller qu'à faire. Il est important que nous tenions nos engagements, et le modèle peut fonctionner parce que nous tenons nos engagements.

Dans le cadre du nouveau contrat qui sera négocié à partir de l'année prochaine, je ne sais pas comment ce mécanisme sera repris et quel type de pénalité pourrait être mis. Dans les investissements du GI, nous n'avons pas que la partie GDI et nous avons aussi la partie des autres départements qui investissent sur des biens qui nous appartiennent. Nous vous présentons des investissements de la classe de 200 M€ pour la partie GDI et les investissements sur les biens du GI globalement sont plutôt de la classe de 650 M€. Demain, nous serons comptables de ces 650 M€ et je ne sais pas trop dans quel état d'esprit IDFM va venir. Nous nous préparons pour l'instant dans nos têtes à la négociation du contrat.

M. RODRIGUES – Une question a été posée en commission économique au sujet des investissements sur les actifs actuels du GI que sont la maintenance patrimoniale et la modernisation. Sur l'écart avec les 650 M€, serait-il possible d'avoir les investissements prévus et les projets majeurs ?

M. LE PRESIDENT – L'écart entre les 200 M€ et les 650 M€ s'explique de la façon suivante :

- Des projets de modernisation, typiquement celui de la ligne 4,
- Des projets d'adaptation des espaces avec des biens qui appartiennent au GI et qui ne sont pas dans notre périmètre GDI. Si je prends l'exemple de la rénovation des gares, la gare de Vincennes est actuellement en rénovation et toutes ces opérations représentent des investissements. Le projet Auber est en route et nous aurons le projet Etoile demain.
- Les systèmes d'information dont les budgets sont aujourd'hui au sein de SIT. Si les investissements sont faits pour le compte du GI, ils retombent dans ces budgets-là.
- Ces investissements permettent d'arriver aux 650 M€. Vous allez me dire qu'en lisant le journal, vous avez vu que la RATP dépensait 1,6 Md€. Quel est l'écart ? Dans l'écart, nous avons encore d'autres projets :
- Des projets d'augmentation de la capacité de transport et de prolongement. Tous les projets de prolongement sont des projets qui viennent ajouter des biens qui retomberont à la fin dans notre escarcelle. Il s'agit typiquement des prolongements des lignes 4, 12, 14 nord et sud, et 11. Ces projets étant subventionnés, nous les retrouvons dans les 1,6 Md€, mais nous ne les retrouvons pas dans les 650 M€ dont je vous parlais tout à l'heure.
- Tous les projets de matériels roulants ferrés et de bus,
- Les investissements qui seront propres à l'OT en particulier dans le cadre de la transition énergétique, l'électrification des centres bus, etc...

Un certain nombre d'investissements qui retomberont à la fin dans l'escarcelle du GI ne sont pas dans les 650 M€. Le jour où les projets de prolongement de lignes seront en service, ces biens retomberont en propriété au GI. Nous en aurons la maintenance et nous serons en charge de devoir les maintenir.

M. RODRIGUES – Nous parlons essentiellement des projets qui sont pilotés par MOP.

M. LE PRESIDENT – Dans le choix d'organisation de l'entreprise, ces projets seront pilotés par MOP pour deux raisons : le retour sur investissement et l'intérêt de ces projets qui profitent essentiellement à l'OT. Il suffirait de rénover au mieux toutes les installations que nous avons sur notre périmètre. Cette position qui est un peu bas du front n'est pas forcément celle que le voyageur attend en Ile-de-France puisqu'il veut de nouveaux services. Le choix a été fait de faire piloter ces projets par MOP pour conserver l'intérêt d'entreprise intégrée qui fait bien le lien entre les besoins de l'exploitant, les capacités d'études et aussi les besoins de la maintenance.

M. PAROT – Il faut une augmentation du personnel dans toutes les unités.

M. LE PRESIDENT – Quand nous avons aujourd'hui une augmentation de la capacité de transport, nous changeons l'offre et IDFM finance. Quand nous avons une offre plus importante, les coûts d'exploitation sont induits par cette offre plus grande et financés par IDFM. Puisque nous produisons plus, IDFM dit qu'il est normal de nous payer plus. Après, nous pouvons discuter sur combien il nous paye plus, mais le principe fonctionnait jusqu'à présent de cette façon.

Nous avons quelques cas limites dans lesquels on crée de nouvelles charges pour le mainteneur sans changer l'offre. Il s'agit typiquement du projet de modernisation de la ligne 4. Quand nous automatisons la ligne 4, nous améliorons le service en termes de régularité et d'un certain nombre d'avantages, mais nous ne créons pas de nouvelle offre. En revanche, nous créons de nouvelles charges et IDFM nous les finance. Il faut donc que nous les absorbions et vous les retrouvez lorsque nous vous présentons le budget dans les évolutions de gestion. Avez-vous d'autres questions sur les investissements ?

M. BAZIN – Serait-il possible à l'avenir, en termes de lisibilité, d'avoir un document plus adapté ? Je fais l'effort de ne pas porter de lunettes et mes yeux commencent à fatiguer sérieusement. Les documents sont écrits de plus en plus petit avec des couleurs qui rendent la lecture plus difficile.

M. LE PRESIDENT – J'essaie pour cette raison de vous faire une bande-son la plus claire possible.

M. BAZIN – J'ai remarqué que vous étiez en train de passer votre grand oral Monsieur le Directeur sous le regard de nos intervenants qui n'ont pas dit mot pour signaler que vous disiez des bêtises. En tout cas, ils ont validé les quelques petits points que vous avez pu annoncer pour dire aux agents que vous ne souhaitez pas faire d'investissement sur eux. Nous comprenons bien que de l'argent sert aux investissements dans l'entreprise, mais il serait de bon ton d'avoir cet investissement vis-à-vis des salariés. Quand le budget est notifié et quand il dit que nous aurons tant de personnel en fin d'année, notre établissement GDI a vraiment besoin de cet effectif pour pouvoir travailler et non pas que pour les projets. Chacun de nous autour de cette table s'accorde à dire que, lorsqu'il nous manque quelqu'un pour travailler et faire sa part du travail, cela met parfois en péril l'ensemble des équipes. Il faut que vous pensiez à cet investissement.

Mme FERRE – J'ai noté votre commentaire sur la lisibilité du document et nous y travaillerons.

M. BAZIN – Sur le premier dossier concernant le budget, aurons-nous une présentation plus conséquente et plus pointue des effectifs à un moment donné ? Cette présentation était faite avant par les unités, mais nous n'avons plus de séances DP.

M. LE PRESIDENT – Cette présentation des effectifs fait partie des points obligatoires. Elle est prévue en commission économique à une certaine fréquence et elle vous sera faite à la prochaine commission.

M. BAZIN – Aurons-nous autant de détail que celui que nous avons dans les unités ?

M. LE PRESIDENT – Cela sera beaucoup mieux.

M. BAZIN – Ne vous avancez pas et n'oubliez pas que la chute est rapide et facile !

03. Contrat d'objectifs 2019 du département GDI (version définitive)

M. LE PRESIDENT – Je remercie M. Le Secrétaire d'avoir envoyé des questions auxquelles je vais essayer de répondre dans le déroulé du contrat. Nous vous avons donné la version du contrat signée par la Présidente.

M. MORVAN – Avant que vous commenciez à nous expliciter ce document, j'ai tout d'abord une question : pourquoi avez-vous choisi des termes anglophones ?

M. LE PRESIDENT – J'allais répondre à cette question dans l'introduction puisqu'elle m'a également été posée par M. Le Secrétaire. Nous avons une Présidente qui aime bien utiliser les mots anglais. Build veut dire construire et Run veut dire courir. Je comprends vos questions, mais le choix de l'entreprise est d'utiliser ces mots qui viennent du monde informatique et qui sont utilisés de façon courante. Nous aurions effectivement pu utiliser d'autres termes. Les gens distinguent les opérations d'exécution que nous retrouvons dans le Run et qui sont des opérations de continuité, et les opérations qui sont plutôt de changement que nous retrouvons dans le Build. Nous aurions pu indiquer les termes d'exécution et de construction. Les termes de Run et de Build ont été choisis et il s'agit d'une demande de l'entreprise. Si vous regardez les contrats d'objectifs des autres départements, ils comportent les mêmes termes.

M. MORVAN – J'ai tout de même un problème parce que l'entreprise est une entreprise citoyenne. Nous entendons dire à peu près partout en ce moment qu'il faut transformer tous ces termes en français. Nous avons l'impression que l'entreprise RATP a 20 ans de retard puisqu'elle prend des mots anglais dans la communication alors que cela se faisait déjà il y a 20 ans dans d'autres sociétés. Il est vrai qu'une Directrice a dit, il y a quelques années, que la RATP devait être une entreprise comme les autres, mais elle est une entreprise comme les autres avec 20 ans de retard sur le langage. Le contrat ne comporte pas le terme de collaborateur, ce qui me va bien.

M. LE PRESIDENT – Le contrat d'objectifs se focalise sur les actions de l'année 2019. Il comportait l'an dernier un préambule que nous n'avons plus, mais nos missions de base, qui sont d'assurer la sécurité du réseau et la disponibilité, ne changent pas. Elles restent nos missions de base et le contrat d'objectifs se focalise sur des actions qui sont des points d'attention particuliers non-discutables. Vous avez posé la question sur les termes Run et Build et je vous sens un peu agacés par ces termes.

L'autre point est une règle de construction du contrat d'objectifs : un programme d'entreprise s'appelle Défis 2025 et le choix pris, qui me va bien, est d'essayer d'aligner les plans d'actions des départements par rapport au programme d'entreprise Défis 2025. Nous avons décliné nos actions en fonction de défis qui sont inscrits dans Défis 2025 et nous avons sélectionné ceux qui nous paraissaient pertinents dans le périmètre du GI :

Excellence opérationnelle et Performance des GI

Garantir des pratiques au meilleur niveau des acteurs du secteur

Industrialiser et moderniser nos processus de maintenance.

Déployer, dans chaque unité, au moins un processus de télésupervision d'équipement critique

Nous nous apercevons aujourd'hui, quand nous regardons quelles sont les meilleures pratiques sur un certain nombre de réseaux, que la mise en place d'une maintenance par anticipation et d'un préventif peut se faire soit sous conditions, soit sous la forme d'une maintenance prédictive. Le fait de voir des paramètres clés qui dérivent permet de faire une intervention à bon escient en avance de phase et va augmenter la disponibilité. Ces opérations se font sur beaucoup de réseaux et nécessitent pour pouvoir le faire de mettre en place des outils de supervision. Nous avons aujourd'hui des équipements qui sont supervisés. L'unité qui a le plus d'équipements supervisés est l'unité TDE. Elle supervise ces équipements avec des remontées d'informations. Cette méthode permet de mieux discriminer en cas d'incident pour savoir où il faut aller et de faire des interventions en avance de phase.

Les « smart motors » sont les moteurs dits intelligents. Il s'agit en fait de supervision de moteurs et par exemple les moteurs d'ADV. Lorsque nous regardons certains réseaux comme Barcelone, tous leurs appareils de voie sont supervisés. Ceci permet, en mesurant différents paramètres (temps de fermeture, évolutions...), de faire du préventif sur ces appareils de voie et ils ont gagné énormément en disponibilité.

M. MORVAN – Le réseau de Barcelone n'a pas le même âge que le nôtre.

M. LE PRESIDENT – Il ne s'agit pas du réseau et il faut le regarder moteur par moteur.

M. PAROT – Vous parlez bien du moteur ? Il faut différencier l'appareil de voie et le moteur.

M. LE PRESIDENT – Je l'entends bien, mais nous sommes un gestionnaire d'infrastructure. Celui qui passe sur l'appareil de voie utilise une fonction qui est

l'appareil de voie. Après, savoir d'où vient la faute, si elle est celle de la Voie ou de CT, est notre problème. Il faut globalement que l'appareil de voie fonctionne et il peut se faire une meilleure intervention entre les unités sur ce genre de sujets, par exemple quand nous avons trop graissé et quand nous avons des défauts d'isolement. La question qui se pose est la suivante : que pouvons-nous tirer de ces engagements ? Chaque unité a pour objectif de prendre un équipement sur lequel elle sent qu'il y a quelque chose à faire à dire d'expert. Il faut savoir sur quel équipement on peut l'expérimenter au début de l'année 2019 pour voir après s'il est pertinent ou non de déployer.

Initialiser un centre de surveillance des infrastructures

Il est bien beau de mettre des informations pour surveiller les infrastructures et le sujet le plus important n'est pas de mettre des capteurs partout, mais de savoir définir en face d'une mesure ce que nous faisons, c'est-à-dire comment nous déterminons un seuil et, si le seuil est atteint, quelle procédure d'intervention mettons-nous en place ? Ce point est important parce qu'il ne s'agit pas simplement de mettre en place une mesure, mais également de savoir comment nous allons l'exploiter.

Pour pouvoir avancer de ce côté-là, je pense que vous n'avez pas oublié un certain nombre d'inconvénients que nous avons eus dans l'année passée : nous n'avons pas vu passer une alarme sur un disjoncteur qui avait sauté sur la ligne 14, ni l'alarme sur l'atteinte des batteries VAS. Comment garantir que ces alarmes sont bien surveillées ? Je souhaite que nous mettions en place un centre de surveillance des infrastructures, même si nous ne savons pas très bien quel en sera le contenu, dans lequel un certain nombre d'alarmes remonteront afin de nous obliger à nous dire : quelle est la procédure, comment surveiller ces équipements et quel type de couverture de service dois-je mettre pour faire cette surveillance ?

Nous avons aussi des obligations en termes de cybersécurité. Dans la surveillance de notre réseau, nous pouvons avoir non seulement des défaillances, mais également des attaques extérieures. La loi nous impose de mettre en place une surveillance cybersécurité dans le centre de surveillance qui surveillera des choses assez différentes. Elles ne le seront pas forcément par les mêmes personnes et nous surveillerons, au sein du même centre de surveillance, la cybersécurité et notre réseau.

M. PAROT – Une fois que nous serons arrivés à un seuil dit limite, les interventions seront-elles prioritaires ou pas ? Comment seront classées ces interventions ?

M. LE PRESIDENT – L'objet de la création du centre de surveillance est de définir quelles sont ces interventions et comment nous fonctionnons.

M. PAROT – Il ne faudra pas qu'elles interfèrent avec les opérations qui sont déjà planifiées à la semaine ou au mois.

M. BAZIN – Il se pose déjà un problème. Si nous prenons la ligne qui est évoquée, cela existe déjà en temps réel. On emploie normalement dans l'entreprise, et à tous les niveaux du personnel, qui a été formé. Vous avez investi dans la formation et ce personnel a été formé. Il est en mesure, puisque vous l'envoyez sur le terrain, de

remonter un certain nombre d'informations et de dire qu'il y a potentiellement quelque chose à faire à tel endroit ou que tout va bien. Lorsqu'il fait cette remontée d'informations sur cet état de surveillance, il n'attend pas qu'il soit mis en place un bureau exprès avec des écrans et tout un tas d'équipements de ce genre et il va sur le terrain. Il est à la fois les oreilles, les yeux et les mains du gestionnaire pour dire qu'il se pose potentiellement un problème à tel endroit et donner son analyse d'expert puisque ce titre lui est apporté de temps en temps pour pouvoir exécuter ses missions. Mais, quand il énonce qu'il se pose un problème à tel endroit, on lui répond qu'il peut s'asseoir sur son analyse, on s'en moque et on va attendre que se produise ce qui doit arriver. Le problème est malheureusement arrivé bien trop souvent dans les années précédentes sur des installations de type PR où nous avons eu de l'ozone et des explosions de matériels. Elles ont pourtant été dénoncées et annoncées par les agents pour intervenir et on leur a répondu que l'on en avait rien à faire parce que ces problèmes n'étaient pas graves. Je vous entends, mais, comme le disait M. MORVAN, le temps de retard à l'allumage pour certains est déjà inscrit depuis bien longtemps.

M. LE PRESIDENT – Je vous réponds en deux points :

- 1) Ce centre de surveillance ne se substitue en rien aux dispositifs de surveillance qui sont déjà en place. Il est fait pour remonter des alarmes qui peuvent provenir de systèmes pouvant être issus des systèmes de supervision. Nous avons des systèmes de supervision qui sont de plus en plus bavards et qui remontent des alarmes. Notre difficulté est de trier cet ensemble d'alarmes. Si je prends l'exemple des systèmes modernisés, nous avons beaucoup d'informations qui apparaissent à l'écran et il faut apprendre à les trier.
- 2) Ce centre de surveillance ne se substitue en rien aux parcoureurs et au travail des mainteneurs qui vont faire les tâches dont vous parlez. Ces alarmes viennent des systèmes de supervision nouveaux ou existants qui n'étaient pas exploités et sont traitées.

Pour la surveillance des mainteneurs, il existe une procédure. Le mainteneur surveille avec son expertise. Vous dites qu'il en parle à son responsable pour faire l'alarme et ce dernier joue le rôle de filtre en disant s'il fait ou ne fait pas. Dans ce centre de surveillance, l'alarme ne sera pas celle du mainteneur courant, mais elle remontera d'un système. Nous mettrons en place une procédure pour définir ce que nous ferons en fonction de cette alarme.

M. BAZIN – Cela met en danger le personnel.

M. LE PRESIDENT – Pourquoi le fait de renforcer la surveillance mettrait en danger le personnel ?

M. BAZIN – Lorsque nous faisons des signalements à l'unité TDE pour annoncer la présence d'ozone dans tel ou tel poste et que les équipements sont à entretenir parce qu'il commence à y avoir des écrites et un certain nombre de problèmes qui causeront forcément du tort au matériel, ces signalements sont enregistrés quelque part. On nous dit aujourd'hui que Galaxie servira à améliorer les choses, mais nous avons le sentiment que l'information était perdue et diluée dans la GMAO. Il se passe un certain

nombre d'années (10 ou 15 ans) avant qu'elle remonte. Bizarrement, l'équipement tient difficilement et nous nous demandons des fois comment.

Dans le cas de l'ozone, une fois que la pièce est remplie avec ce gaz pourri, il suffit simplement d'une ouverture de porte. Si vous envoyez un agent sur place pour x raisons, il est mis en danger pour rien du tout alors que des choses auraient pu être faites bien en amont. Je n'arrive pas à comprendre que l'on discute encore des choses à faire et que les solutions qui sont apportées par les personnes qui ont cette expertise de terrain sont mises de côté.

M. LE PRESIDENT – Je vous présente le contrat d'objectifs 2019 avec des points sur lesquels nous voulons nous améliorer. Nous avons aussi des points existants que nous pouvons vouloir améliorer, mais les deux ne sont pas contradictoires. Pour reprendre votre exemple, si cela était pertinent, que surveillerait le centre de surveillance ? Nous aurions un détecteur d'ozone dans la pièce qui permettrait, avant que le mainteneur s'y rende, d'émettre une alerte disant qu'il y a de l'ozone ou d'avoir un précurseur à tel endroit pour mobiliser les gens.

M. LIOT – Le centre de surveillance serait-il plutôt au niveau d'ESAEM ou d'ESMC-M ou les deux mélangés à CT ?

M. LE PRESIDENT – L'objectif est de voir comment nous allons nous organiser pour pouvoir le faire. Il existe déjà des installations aujourd'hui. A TDE, le PCE est typiquement un centre de surveillance qui remonte bien des alarmes qui sont supervisées sur un ensemble d'équipements et qui prend bien les bonnes actions en fonction des informations qui sont remontées. Nous n'avons pas rien en termes de centre de surveillance, l'idée étant de voir si ce concept pourrait être étendu à d'autres installations. L'action la plus naturelle est de regarder quelles alarmes nous pouvons sortir des systèmes actuels et remonter. Nous avons des alarmes sur nos systèmes, mais il n'est pas forcément facile de les remonter ailleurs. Nous avons beaucoup de systèmes qui ne sont pas trop compliqués, mais les alarmes sont détectées sur des alimentations et sur un certain nombre d'installations. Nous sommes en train de regarder quels sont les moyens qui peuvent être utilisés pour pouvoir le faire. Nous regarderons plutôt autour de CT pour commencer et voir comment cela peut se faire.

M. BAZIN – Ces systèmes peuvent-ils se substituer aux personnels ? Dans mon unité et principalement dans le secteur où je travaille, nous avons eu récemment une information disant que nous perdrons du personnel et au moins 6 agents sur l'année 2019. Les agents qui sont sur le terrain seront-ils substitués par des modes de surveillance ou de télésupervision ?

M. LE PRESIDENT – Je n'en sais rien. Le sujet est d'augmenter la disponibilité de nos infrastructures. La disponibilité de nos infrastructures, qu'elles soient RER ou Métro, a perdu globalement 40 % entre 2017 et 2018. Nous avons refixé comme objectif global de retourner à l'état 2017. Tous les moyens qui nous permettent d'améliorer la disponibilité de nos infrastructures doivent être mis en place.

M. PAROT – Nous avons les alarmes au quotidien par la remontée des agents qui travaillent sur le terrain, mais quand ces alarmes sont remontées, nous n'avons pas assez de personnel pour les traiter. Nous traitons les signalements qui sont très

urgents, mais si vous regardez tous les signalements sur les lignes 1 à 14, certains ne sont jamais traités parce que nous n'avons pas le temps de le faire. Nous ne faisons plus de préventif et nous ne faisons que du correctif. Je vous ai demandé tout à l'heure pour cette raison comment vous alliez prioriser ce seuil alors que nous n'arrivons déjà pas à prioriser les dysfonctionnements que nous trouvons sur le terrain. Je vous dis franchement que cela me chagrine et je ne sais pas comment vous allez faire.

M. LE PRESIDENT – Vous posez une bonne question. Quand la supervision qui a été mise en place sur un certain nombre d'équipements (capteurs déportés...) est bien réglée, elle fonctionne bien et la question porte sur les seuils. La question que toutes les entreprises ont dû ou doivent traiter porte sur les faux positifs. Vous avez en fait des alarmes qui ne sont pas de vraies alarmes. Vous dites que vous avez des signalements. Je ne nie pas que des signalements soient pertinents ou pas, mais des gens compétents techniques, des agents de maîtrise et des techniciens supérieurs font l'analyse de ces signalements et les traitent. Le juge de paix est la sécurité et la disponibilité de nos installations puisque nous devons garantir la sécurité et la disponibilité. Si nous n'y arrivons pas, il se pose un problème. Nous n'y sommes pas arrivés correctement en 2018 sur deux secteurs qui sont la Voie et CT pour plein de raisons qui sont compliquées et il faut les corriger.

M. LAMBERT – Concrètement, vous « buildez » un immeuble et vous mettez des gens dedans pour superviser ? Le ferez-vous dans les unités opérationnelles ?

M. LE PRESIDENT – L'objectif de ce centre est de regrouper un certain nombre de personnes pour qu'elles ne soient pas toutes seules. Il faut tout d'abord avoir des procédures pour obliger à le faire. Pour l'instant, nous voulons démarrer petit, vérifier qu'il est utile et qu'il ne crée pas plus de problèmes qu'il n'en corrige. Nous avons également l'obligation de traiter la cybersécurité. Le lieu n'est pas encore fixé. Nous pourrions nous dire qu'il serait pertinent qu'il soit à Bourdon parce qu'il y a déjà des embryons. Il pourrait être à Toul, mais je pense que le PCE vit sa vie et il la vit bien. Nous ne cherchons pas à faire une installation qui se substitue à une autre, mais de faire des choses en complément.

M. MURATI – Cette idée de faire de la télésurveillance sur les appareils en voie a son utilité, mais je veux surtout qu'il soit fait attention à l'environnement sur lequel les éléments sont posés. Nous sommes en présence de courants très forts et très perturbateurs et les industriels n'en ont pas forcément conscience. Ils les font fonctionner en laboratoire et ils obtiennent de superbes résultats, mais une fois arrivés sur le terrain, ils se rendent compte que l'environnement est mal connu et nous en subissons après les conséquences.

M. LE PRESIDENT – Nous sommes d'accord.

M. PAROT – Par rapport à tous ces seuils d'alerte qui existent déjà et que nous allons avoir, il est bien d'y mettre les moyens financiers et humains pour qu'ils fonctionnent, sinon ils ne peuvent pas bien fonctionner. Nous nous en apercevons au quotidien tous les jours.

M. LE PRESIDENT – Je vous ai bien entendu.

Imposer, avec MOP et ING, le BIM pour tous nouveaux projets

Le BIM (Building Information Modeling) est une méthode de conception collaborative. Cet outil a été développé essentiellement dans le bâtiment. Il était fait au départ pour faire collaborer différents corps de métier. Lorsque vous avez construit votre bâtiment, il faut ensuite faire passer les tuyaux d'eau, l'électricité... et il faut que tout le monde puisse partager les informations. Quand vous déplacez un mur, il faut que l'ensemble des choses se déplacent en même temps. Le BIM est un outil collaboratif orienté sur la conception. Nous avons aujourd'hui des bibliothèques d'objets qui permettent de gagner du temps et d'avoir une modélisation de l'équipement que nous sommes en train de fabriquer partagée par tous les acteurs. Comme nous sommes constructeurs puisque nous construisons beaucoup de projets, la question est la suivante : comment le mainteneur récupère cet ensemble de données pour gérer ses données techniques ?

Des sujets sont actuellement en cours. Cet outil permet d'avoir une vision collaborative et plus efficace. Il est aujourd'hui un outil un peu marketing dans un certain nombre de domaines parce que la récupération de ces dossiers ne se fait pas facilement, mais nous le regarderons. Un certain nombre de projets ont été démarrés avec cette technique dans les cas d'extension de réseau sur la ligne 11 et sur des études de rénovation de gares, l'idée étant la suivante : puisque nous avons cet outil et une documentation 3D complète de l'ensemble de l'installation, que pouvons-nous en faire en tant que mainteneurs pour remplacer les DOE ? Au lieu d'avoir des DOE papier que personne ne regarde, pouvons-nous passer vers des DOE électroniques pour s'améliorer ? Cet axe est plutôt lié à la passation projets/maintenance et il n'est pas complètement décorrélé de la définition d'une politique transverse de gestion des données techniques.

Définir une politique transverse de gestion des données techniques

Aujourd'hui, la gestion des données techniques est traitée dans les GMAO où les objets sont décrits. Ils ont de temps en temps un âge, une valeur, une valeur de remplacement et ils ont l'historique des installations, mais la documentation technique et la gestion de configuration sont ailleurs. Si je regarde ING, nous n'avons pas forcément la même documentation technique. Si je regarde MOP et typiquement un référentiel fonctionnel de ligne, nous avons un certain nombre de réalisations un peu différentes. Le but est au moins de faire la cartographie de toute la gestion des données techniques et de voir comment tout cet ensemble peut converger pour arrêter de faire la même chose à deux, trois ou quatre endroits différents. Il faut faire aujourd'hui la photo, définir une cible et y aller calmement.

M. LESPE – Comme nous avons des difficultés à avoir les DOE, croyez-vous que le fait de les avoir sous une autre forme va améliorer les choses ?

M. LE PRESIDENT – Cela ne les améliorera pas et nous aurons toujours une course aux DOE. Le BIM pourra peut-être améliorer le sujet. Ils seront au moins gérés de la même façon, ils seront au même endroit, ils seront plus faciles à surveiller et nous aurons plus de continuité. A la fin d'un projet, le projet doit fournir un dossier dit d'ouvrage exécuté qui relate toutes les actions qui ont été faites et les raisons pour lesquelles elles ont été faites. Nous avons en particulier, dans ce dossier d'ouvrage

exécuté, tous les documents qui vont permettre de préparer les programmes de formation, les installations de maintenance, les notices d'utilisation.... Nous attendons de temps en temps ces documents que nous n'avons toujours pas quelques années après.

Améliorer l'organisation des chantiers de nuit et gagner 20 minutes de travail effectif par nuit sur 2 ans

Il s'agit d'un autre sujet qui est aussi un sujet collaboratif. Nous avons dit tout à l'heure que nous avons du mal à exécuter le programme d'investissements et l'une des raisons est l'accès au réseau. Quand nous le regardons au cours du temps, nous nous disons qu'il faut travailler sur différents axes et il est très important de gagner du temps effectif de travail pendant la nuit. Je suis preneur de vos idées, le sujet étant le suivant : la légende urbaine dit, puisque nous n'avons pas vraiment la mesure aujourd'hui, que nous avons perdu une demi-heure en une dizaine d'années. Il faut travailler sur différents axes :

- Comment est-ce que nous nous rapprochons de l'exploitant pour obtenir les consignations ? Que pouvons-nous remplacer ? Je pense par exemple aux procédures collectées orales que nous remplacerions par des systèmes fiables en le faisant en toute sécurité pour gagner du temps et obtenir des consignations plus vite avec l'exploitant quand il en a plusieurs à faire.
- Comment est-ce que nous pouvons l'organiser avec l'exploitant pour qu'il ait confiance dans notre façon de rendre les lignes propres et gagner un peu de temps à la fin, c'est-à-dire que nous ne soyons pas obligés de rendre à l'exploitant trop tôt, mais au bon moment ?
- Comment est-ce que nous pouvons garantir que les chantiers sont correctement planifiés et qu'il n'y a pas de perte au début et à la fin ?
- Comment est-ce que nous pouvons améliorer le préacheminement des trains de travaux pour gagner un peu de temps dans un certain nombre de cas ?

L'objectif affiché est de gagner du temps de travail effectif par nuit. Est-ce que nous pouvons gagner 10 minutes cette année ? L'objectif ne paraît pas évident. Il est un objectif que nous ne devons pas faire seuls, mais avec tout le monde. Nous devons le faire avec l'exploitant, l'entreprise...

M. LECLER – Je n'ai pas l'impression que les demandes de consignation soient le problème puisque nous les faisons avant l'arrêt d'exploitation.

M. LE PRESIDENT – Cela dépend des endroits. De quel endroit parlez-vous ?

M. LECLER – Je parle pour le secteur que je connais le mieux. A Caténaire, nous sommes toujours dépendants de l'exploitation pour les consignations.

M. LE PRESIDENT – Vous avez complètement raison sur ce point et je ne vous ai pas dit le contraire. J'ai inscrit ce sujet comme un sujet transverse avec l'exploitant RER. Nous oublions de temps en temps que nous avons un objectif commun. Nous ne

faisons pas des travaux sur des voies du RER pour embêter l'exploitant, mais pour maintenir son installation en bon état. Il faut comprendre que nous avons le même objectif.

M. MORVAN – Cela n'est pas sa priorité.

M. LE PRESIDENT – Vous avez raison, mais je fais le pari de l'intelligence collective. Si cela n'est pas sa priorité, il faut que nous nous posions la question : quelle est sa priorité ? Il a peut-être raison dans trois cas sur quatre, mais il a peut-être tort dans un cas sur quatre. Nous avons des objectifs, il faut que nous les partagions et que nous nous organisions. Cela n'est pas gagné, mais nous n'avons pas le choix et il faut que nous le fassions.

M. PAROT – Il ne faudrait pas qu'une forte pression soit exercée sur les agents qui travaillent sur le terrain. Nous l'avons bien vu avec les problèmes que nous avons pu avoir avec les exploitants. Ils n'en ont rien à faire de l'humain par rapport aux agents qui travaillent sur la voie qu'ils soient de la Voie, TDE, CT... Seul le fait que les trains roulent compte pour eux.

M. LE PRESIDENT – Vous ne pouvez pas dire cela parce que nous sommes dans la même entreprise.

M. PAROT – Quand nous regardons les enquêtes précédentes qui ont été faites et où il aurait fallu modifier certaines réglementations au niveau du RER, ils ne modifient rien et ils se moquent de l'humain. Il y a eu des accidents, mais ils considèrent que cela n'est pas grave et qu'ils ont peut-être droit à des pertes comme dans l'armée ! Je vous dis franchement que cela me chagrine vraiment.

M. LE PRESIDENT – J'entends votre remarque, mais je ne pense pas que l'on puisse dire cela de l'exploitant.

M. MORVAN – Un point est antinomique avec le programme d'investissements par rapport à vos locos électriques. Vous parlez d'acheminer les trains de chantier sur les zones différemment.

M. LE PRESIDENT – Il s'agit de faire des préacheminements que nous faisons déjà.

M. MORVAN – Je présume qu'ils se feront par la caténaire. Si les engins sont des bi-modes caténaire/batterie, il faudra bien que les trains se rendent sur le chantier avant de pouvoir couper le courant.

M. LE PRESIDENT – En parlant de préacheminements, je pensais plutôt au métro. Je donnais des exemples qui ne sont pas exhaustifs. Un groupe de travail est parti avec l'exploitant et il est piloté chez nous par Kevin MONVOISIN. La réflexion est globale.

M. MORVAN – Quand vous parlez d'un gain de 20 minutes, concerne-t-il le RER ou le Métro ?

M. LE PRESIDENT – Il concerne les deux réseaux avec des méthodes et des actions qui peuvent être un peu différentes de l'un à l'autre.

M. MORVAN – Les méthodes de consignation ne sont pas les mêmes.

M. LE PRESIDENT – Je suis d'accord, mais cela ne change pas l'objectif.

M. PAROT – Je reviens sur l'organisation de chantier. Nous avons eu un accident l'année dernière avec un décès. Ces chantiers se faisaient à l'origine sur quatre jours. On a voulu gagner du temps et ils ont été faits sur trois jours avec un risque le matin tous les jours et nous avons vu quel en a été le résultat le dernier jour. Je ne voudrais pas que ce genre d'incident se multiplie.

M. LE PRESIDENT – Le sujet est présenté sur un objectif relativement précis : nous voulons augmenter le temps de travail disponible sur la plage de travail.

M. MORVAN – Il ne faut pas le faire n'importe comment.

M. PAROT – Il ne faut pas que cela impacte la sécurité ferroviaire et la sécurité des agents.

M. LE PRESIDENT – Il est, pour cette raison, un sujet à prendre avec détermination, prudence et concertation. Je ne dis pas que cela est facile et nous ne pouvons pas le faire tout seuls.

M. BAZIN – Vous nous présentez ce point en essayant d'y mettre tout votre cœur pour nous expliquer qu'il ne s'agit pas d'un côté où vous gagnerez uniquement de l'argent, mais je l'entends également de cette façon.

M. LE PRESIDENT – Quand voyez combien coûte le fait de travailler entre 2 h et 2h15, nous gagnerons effectivement de l'argent. Nous devons nous donner la capacité de maintenir notre réseau en état dans un contexte où l'on va nous demander d'ouvrir les métros la nuit et d'augmenter le nombre de nuits ouvertes sur un certain nombre de lignes de métro. Nous avons de nouvelles contraintes dans ces domaines qui sont des contraintes environnementales des voyageurs qui, soutenus par les politiques, nous demandent de le faire. Nous avons l'objectif de passer notre projet de travaux et de maintenir le réseau en état. Nous avons des exigences contradictoires et il faut que nous nous donnions les moyens de les tenir.

M. BAZIN – Le drame, si je puis me permettre de qualifier le sujet de cette façon, est que cela vous contraint à faire un nœud plus serré à votre cravate. Vous n'en portez pas aujourd'hui, mais quand vous irez discuter avec le Directoire, vous serez sûrement autrement habillé. Il sera demandé aux personnels, sous couvert d'une productivité, de produire encore plus de travail pendant ces 10 ou 20 minutes. Ils ont déjà un temps de travail assez tendu et vous allez encore en rajouter et complexifier leur sécurité. J'entends ce que vous me dites, mais j'entends aussi le discours d'autres personnes qui ne sont pas présentes autour de cette table et qui sont les Directeurs d'unité. Ils sont aussi des managers qui sont là pour appliquer le contrat d'objectifs et ils n'en ont rien à faire de savoir comment nous le faisons. C'est nous qui exécutons la chose, qui sommes en difficulté, et non pas eux ou vous !

M. LE PRESIDENT – Je n'ai pas demandé que l'on travaille plus vite, mais que l'on travaille plus longtemps.

M. BAZIN – La question n'est pas de travailler plus vite, mais on va leur ajouter des tâches à faire en plus. Comme ils vont déborder, vous hurlerez de votre côté.

M. LE SECRETAIRE – Comment l'exploitant réagit-il par rapport à votre positionnement ? Est-ce qu'il le partage ?

M. LE PRESIDENT – Pour l'instant, il écoute et nous avons prévu un atelier. Je suis fondamentalement attaché à un point : nous sommes dans une entreprise où tout le monde s'aime bien, mais quand il faut partager un objectif, chacun défend d'abord sa chapelle avant de le faire. Il faut que nous prenions le temps de partager ces objectifs avec l'exploitant parce que cela ne se fera pas en claquant des doigts. Le sujet n'est pas de savoir si les gens ont raison ou tort, mais chacun voit sa question sur laquelle il est regardé tout de suite et il ne voit pas plus large. Il faut que nous trouvions des façons de lever un peu la tête, que nous le définissions et que nous le mettions après dans des procédures pour qu'il soit régulier. Nous sommes dans la phase de démarrage où nous expliquons les questions et nous essayons de trouver des solutions. Ces solutions devraient aussi avoir des avantages sur la sécurité si nous nous parlons mieux et si nous préparons mieux nos interventions avec l'exploitant. Nous le faisons déjà aujourd'hui puisque nos interventions sont préparées avec l'exploitant, mais elles sont préparées avec un exploitant qui n'est pas celui qui est présent pendant la nuit où nous faisons notre intervention. Si nous pouvons mieux partager ce qu'il faut faire, mettre des points d'arrêt dans les chantiers pour se dire qu'il existe un danger parce que nous risquons de ne pas terminer à temps..., tous ces sujets-là qui viennent à côté me paraissent intéressants pour gagner en sécurité.

M. PAROT – Le souci est que nous avons toujours l'impression que GDI fait les efforts et que les autres n'en font pas. Je me trompe peut-être, mais je vous fais part de mon ressenti sur le sujet.

M. LE PRESIDENT – Je le comprends. Nous voyons bien les efforts que nous faisons et nous croyons toujours que les autres ne font rien.

M. PAROT – Montrez-nous leurs efforts !

M. LE PRESIDENT – Nous faisons partie de la même entreprise et je leur fais confiance. Nous avons le même sujet entre les opérationnels et les fonctionnels, les opérationnels se demandant ce que font toutes ces personnes du Central qui se gavent et qui n'ont rien à faire alors qu'ils sont au travail tout le temps. Nous trouvons toujours, dans les secteurs que nous ne connaissons pas, qu'ils sont trop nombreux, qu'ils ne sont pas efficaces, etc... Je suis en charge d'un département qui est GDI et je fais confiance aux autres départements pour mener leurs projets. Ils ne sont pas des imbéciles, nous avons des objectifs communs, mais il faut simplement que nous nous mettions en ligne pour faire la même chose.

M. DUMYCZ – Entre l'exploitation et nous, il existe plus qu'un fossé. Je vois bien le nombre d'interventions que nous faisons. Quand l'exploitation dit qu'un rail est sec ou qu'un appareil de voie n'est pas graissé, nous y allons. Nous sommes les experts et ils ne le sont pas. Pourtant, nous accourons immédiatement. Je pense que l'exploitation est plus que privilégiée par rapport à nous.

M. LE PRESIDENT – Il ne s'agit pas d'un sujet magique qui va régler tous les problèmes, mais d'une façon de se mettre autour de la table, de travailler ensemble et de regarder ce côté-là avec un objectif qui n'est pas gagné.

M. AMOUNI – Au niveau de GDI, par rapport à l'exploitation, nous n'avons pas les manettes. Nous n'avons pas le contrôle de dire que nous allons gagner du temps à tel ou tel endroit. Nous sommes dépendants de l'exploitant.

M. LE PRESIDENT – Nous allons nous les donner.

M. AMOUNI – L'exploitant nous dit que nous devons lui rendre la voie à 4h30. Nous ne pouvons pas lui répondre que nous ne la rendrons pas à 4h30, mais à 4h50.

M. LE PRESIDENT – Vos propos sont parfaitement exacts. Nous nous donnerons les moyens de le faire avec eux. Nous dirons à l'exploitant que nous avons un risque de devoir aller jusqu'à 4h50 sur ce chantier-là et nous le prévenons à 3 h pour lui dire que nous risquons de rendre plutôt à 4h50.

M. AMOUNI – Cela se fait déjà aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT – Nous le faisons plus ou moins aujourd'hui et cela est bien. Il faut continuer dans ce sens et le préparer. Notre façon de faire aujourd'hui n'est pas nulle, le sujet étant d'avancer et d'aller plus loin. Lorsque nous regardons le temps de façon globale, nous avons l'impression de temps en temps que les exigences de l'exploitant sur les heures de remise ne sont pas tout à fait justifiées parce qu'ils pensent que nous pouvons avoir des difficultés et ils ne veulent pas être ennuyés au redémarrage.

M. AMOUNI – Ils prennent une sécurité.

M. LE PRESIDENT – Nous n'avons plus vraiment les moyens d'empiler les sécurités et il faut que nous partagions la vision de ce côté-là.

M. LESPE – Cette démarche sera bien accompagnée au sein de GDI ? Il sera bien accompagné, à toutes les strates, le fait que nous pouvons aller vers ces 10 minutes et nous serons bien, pour l'ensemble des catégories maîtrise et cadres, dans cette dynamique ?

M. LE PRESIDENT – Nous voyons là tout l'intérêt d'avoir un contrat d'objectifs partagé par tout le monde et présenté à tout le monde dont les élus.

M. MORVAN – J'ai tout de même une inquiétude sur le rapport avec les exploitants. Nous demandons depuis cinq ou six ans à avoir un vocable commun et ils ne veulent pas mettre les pieds dans le plat pour que nous parlions le même langage.

M. LE PRESIDENT – Nous allons recommencer.

M. MORVAN – Nous empilons les accidents du travail derrière.

M. LE PRESIDENT – Des sujets sont importants et nous allons les traiter. Je ne me lasse pas et je ne baisse pas les bras.

M. BAZIN – Si je peux me permettre, j'ai vécu cela l'an dernier lors d'une audience avec des collègues de l'exploitation pour le projet RVB. Il leur a été présenté le même document que nous avons l'habitude de voir en séance, c'est-à-dire un document très technique, très détaillé et très poussé qui est vraiment fait pour nous. A partir de là, ils discutent des endroits où ils veulent mettre du personnel pour faire du contrôle et pister les gens pour leur dire qu'ils prennent la mauvaise destination et qu'ils vont leur mettre un PV.

M. LE PRESIDENT – Il ne s'agit pas du tout de cela et vous êtes un peu pervers.

M. BAZIN – Pour le coup, j'y étais et je trouve vos propos presque déplacés.

M. LE PRESIDENT – Ils mettent en place de la canalisation pour que les gens ne se perdent pas.

M. BAZIN – Vous comprenez la difficulté. Comme vient de le dire M. MORVAN, quand on n'a pas un vocabulaire adapté aux personnes, la situation devient compliquée et on ne parle pas de la même chose.

M. LE PRESIDENT – J'entends votre remarque qui est pertinente. Nous sommes dans la même entreprise et il faut que nous progressions. Nous ne pouvons donc pas abandonner ce sujet-là. Je n'ai jamais dit une seconde qu'il était facile, mais je souhaite que nous le traitions.

M. PAROT – Quand nous devons intervenir sur une dépêche très importante qui impacte la sécurité ferroviaire, si le PCC nous dit qu'il ne nous laisse pas entrer dans la voie parce que l'exploitation doit continuer, nous n'y allons pas.

M. LE PRESIDENT – Chacun a ses responsabilités, ses façons de faire et nous sommes une organisation de professionnels. Il y a sûrement des aspects à améliorer et surtout aux frontières. Le PCC ne vous dit pas cela pour vous embêter, mais parce qu'il a un autre point.

Poursuivre la mise en place d'une gestion d'actifs

Il s'agit du déploiement des outils pour que nous puissions surveiller l'âge moyen. Une présentation vous sera faite de l'audit EPFL qui a été réalisé sur l'état de nos installations. Ce sujet est présenté aujourd'hui en CM3T et il sera présenté au Conseil d'Administration. Vous en aurez la présentation.

Adapter la réglementation et les processus

Où en sommes-nous sur SECUFER ? Je ne sais pas.

M. MORVAN – L'avantage est que vous avez le même langage que le Président de la CSSCT sur le sujet. Vous êtes au même niveau d'information.

M. LE PRESIDENT – Nous nous parlons. Sur SECUFER, le décret est paru et nous attendons la sortie de l'arrêté. Des pas avaient été faits avec le Ministère du Travail, la discussion était bien partie avec le Ministère du Transport pour que nous alignions

nos procédures, mais ils ont changé de personne et l'affaire repart pour un tour. Nous n'avons plus de date sur la parution de l'arrêté. Nous avons cependant avancé sur une partie, mais je n'ai pas la date de l'application de SECUFER. Ce sujet est piloté au niveau des Ministères du Travail et du Transport. Les impacts peuvent être importants. Aujourd'hui, si nous devons appliquer ce textes tels qu'ils sont, nous ne pourrions pas dégarer un train.

M. PAROT – Il sera très difficile de gagner les 20 minutes.

M. LE PRESIDENT – Je le sais et nous essayons d'avancer.

Renforcer les politiques de gestion des risques

Un risque nouveau porté par le département est le risque climatique qui est un point important. Nous poursuivons les travaux du PPRI. Nous avons déjà parlé du regroupement de la gestion des ressources de sécurité incendie dans le cadre de la transformation des ingénieries. Je n'y reviens donc pas.

M. LE SECRETAIRE – L'item sur la mise en place du plan de gestion des risques entreprise, le changement climatique et les catastrophes naturelles est-il lié au PPRI ?

M. LE PRESIDENT – Il n'est pas que le PPRI.

M. LE SECRETAIRE - La gestion de la sécurité incendie est liée à quel dossier ?

M. LE PRESIDENT – Elle est liée au dossier de transformation de l'ingénierie. Pour le risque climatique, un traumatisme a été l'accident de Courcelles l'an dernier. Nous ne l'avons pas vu venir. Nous pensions que nous avons tout fait bien, que nous avons tout appliqué, que les surveillances étaient faites, mais le talus est parti et nous ne nous y attendions pas. Il faut que nous mettions en place un autre dispositif pour traiter ces sujets-là. Nous avons lancé un certain nombre d'actions avec les agences de bassins. Que se passera-t-il demain si nous avons plus de fortes chaleurs qu'aujourd'hui ? Nous nous disons que ce risque-là va arriver et il faut que nous nous en occupions.

Réussir le RVB

La présentation du RVB est prévue en CSE et elle sera également planifiée au CSE Central.

Transformation des ingénieries

Le débat est parti et vous y êtes en tant qu'instance et organisations syndicales. Je ne reprends pas ces points que vous connaissez par cœur.

M. LE SECRETAIRE – Pourriez-vous préciser la dernière phrase « mettre en place les responsables de produits prioritaires » ?

M. LE PRESIDENT – Dans la famille « gestion des actifs », je souhaite que nous mettions en place des responsables produits. Un responsable produit est une

personne qui définit une stratégie de produit dans la durée : est-ce que nous mettons par exemple des « POP », du « PHPI » ou pas et dans quelles conditions il faut le faire ? Nous avons aujourd'hui une stratégie qui est faite par projets. Nous avons besoin derrière pour le mainteneur, dans la durée, d'une stratégie produit afin de savoir comment cela se fait et comment nous le changeons. Je souhaite que nous identifions les produits par familles parce que nous pouvons avoir des objectifs et que nous définissions sur 2019 quelles sont les familles prioritaires sur lesquelles il faut prendre des décisions et comment nous les instruisons. Nous aurons typiquement l'arrivée du MI NG, le KCVF qui est obsolète, qu'il va falloir remplacer, et il faut que nous définissions comment. Est-ce que nous définissons un produit uniquement pour le projet ? Est-ce que nous repartons du produit existant ? Il faut se poser ce type de questions pour pouvoir le définir.

Excellence opérationnelle ferroviaire

L'objectif est de garantir la qualité de service. Un plan d'actions avait déjà été lancé suite aux incidents et aux évacuations de 2018. Ce plan d'excellence ferroviaire est en cours et nous pourrons également vous le présenter. Il sera complété par la recommandation issue de l'audit EPFL qui a été réalisé et que nous allons vous présenter.

Nous intégrerons toute l'excellence opérationnelle ferroviaire au sein du même plan pour éviter d'avoir plein d'instances de suivi différentes. Pour vous rassurer, il n'y a pas que le GI dans le plan d'excellence ferroviaire et l'exploitant y est beaucoup. Il est aussi un endroit dans lequel nous parlons avec l'exploitant parce que nous avons des actions communes.

Feuille de route et organisation du GIGP

En 2019, nous définirons l'organisation de maintenance cible et le niveau de mutualisation : que doit-il être fait au sein du GIGP et au sein du génie canal historique ?

Il faut définir les indicateurs de performance d'IDFM que nous mettrons à la disposition des autres réseaux.

Il faut que nous stabilisons le Plan de Gestion des Informations Confidentielles qui est prêt, que nous le diffusions et que nous assurions son application pour préparer les réponses aux appels d'offres.

Il serait bien que nous soyons payés parce que nous avons aujourd'hui un problème de financement. Ils se renvoient la balle entre la SGP et IDFM pour ne pas payer ces opérations préalables à l'exploitation.

M. BAZIN – Ils ne travaillent pas gratuitement ?

M. LE PRESIDENT – Ils ne travaillent pas gratuitement pour l'instant, mais la situation commence à être tendue. Nous avons besoin d'argent.

M. LE SECRETAIRE – Je reviens sur la mutualisation puisque vous parlez tout à l'heure de niveau de mutualisation.

M. LE PRESIDENT – Il s'agit des fonctions centrales et de l'IDM. Le scénario cible est de mutualiser pour les fonctions centrales et l'ingénierie de maintenance. Après, pour quel type d'opérations le GIGP peut-il faire appel à la structure et dans quelles conditions ?

M. LE SECRETAIRE – Nous pourrions croire aussi que nous aurons demain une mutualisation avec l'opérationnel.

M. LE PRESIDENT – Non. Sur des cas précis, il serait idiot de se passer de la compétence des gens d'à-côté, la question étant de savoir pour quel type d'interventions et sous quelles conditions ? Nous pourrions par exemple faire appel à des fonctions opérationnelles du GI canal historique. Il faut répondre à ces questions.

Innovation et digital

Connectivité et IoT (internet des objets)

Compléter et connecter les instrumentations déjà en place

Une expérimentation est faite aujourd'hui sur le talus Passy Ligne 6 et surtout sur Courcelles où nous avons mis en place des équipements et nous nous apercevons que les équipements que nous avons mis en place ne sont pas bons. Nous n'avons pas mis forcément les bons capteurs, nous avons mis des mesures d'inclinaison qui ne mesurent pas bien le gauche, etc... Nous sommes typiquement sur une zone où nous avons des mesures dont nous ne savons pas quoi faire, mais il ne faut pas les baisser pour autant. Il faut les faire évoluer et savoir ce qu'il faudrait pour que ces mesures soient utiles et pour surveiller les zones. Ce sujet peut être en lien pour un certain nombre de sujets sur le risque climatique et il est aussi en lien avec le centre de surveillance. La remontée de ces mesures au centre de surveillance permet de faire ressortir tout un tas de choses qui existaient déjà et qui sont là, mais il faut s'assurer qu'elles sont bien allées au bout et qu'elles sont bien exploitées.

Intelligence artificielle

Collecte des données pour la maintenance conditionnelle ou prédictive

Un système Pantoinspect a été mis en place à Nanterre et il est en cours de déploiement pour surveiller l'état des pantographes des trains qui arrivent sur la ligne A, le sujet étant : qu'est-ce que nous pouvons surveiller ? Nous savons ce que nous voulons regarder, mais le système est-il efficace ? N'amène-t-il pas trop de faux positifs ? Est-ce qu'il permet d'éviter les chutes de caténaires et comment ? Cette réflexion est menée en collaboration forte avec MRF. Plusieurs groupes sont faits entre l'exploitant, MRF et nous sur tous ces sujets de captation et d'interface Panto/LAC. Il s'agit en fait d'un dispositif GI qui sera exploité au quotidien par MRF. Il aura une personne au PCC qui va surveiller. Est-ce que nous pouvons le récupérer et l'utiliser à Vincennes ? S'agissant de nouvelles technologies, nous nous demandons si nous allons voir des choses. Il ne s'agit pas de recherche, mais nous voulons l'appliquer pour savoir ce que nous avons à y gagner.

Continuité de service des lignes automatiques et OCTYS

Il est fait, avec le département SID, des expérimentations pour traiter les logs, à savoir les données qui sont apportées par les systèmes des PCC. Ces expressions de données donnent des comptes rendus hyper longs. Que pouvons-nous en faire ? Est-ce que nous ne pouvons pas voir un certain nombre de choses ? CT avait lancé un processus qui paraît prometteur avec SID pour essayer d'avoir une meilleure expression avec des systèmes qui les interprètent et voir si le système est en-dehors de sa plage nominale.

Nous mettons en place une surveillance de la performance des serveurs. Nous avons des performances de serveurs qui ralentissent sans que nous sachions bien pourquoi, le sujet étant de les surveiller régulièrement pour savoir quel type d'opérations nous pouvons faire soit avec le fournisseur du logiciel, soit les reboots que nous faisons aujourd'hui, mais ils sont un palliatif.

Finaliser avec SIT le stockage centralisé des données

Nous avons beaucoup de données qui viennent de nos systèmes et qui sont aujourd'hui stockées dans des endroits différents. L'idée est de les stocker au même endroit parce que cela permettra un jour de rapprocher des données pour essayer d'en tirer plus d'informations, cet objectif n'étant pas un objectif 2019 parce que je trouve que nous faisons assez d'actions. Si vous savez rapprocher avec un système automatique le fait que l'incident a eu lieu juste au passage du train qui a eu un problème au même moment, ces informations peuvent apporter une aide aux investigations. Vu le volume des données, ce genre de réflexion ne peut se faire qu'avec des systèmes automatisés. Vous entendrez encore parler d'un terme anglais qui est le Big Data. Toutes ces données sont mises au même endroit, mais vous avez derrière des techniques de classification et d'interrogation sur ces données-là. Ces données étant stockées au même endroit, nous parlons de Data Lake, c'est-à-dire un stockage unifié d'une base de données à un endroit qui permet d'y accéder avec des algorithmes et de traiter.

GMAO Galaxie

Le calendrier de Galaxie n'a pas glissé. Le déploiement de Galaxie à l'unité ESO est prévu en 2020. Il se fera à la Voie et à TDE qui ont la particularité d'avoir des infrastructures linéaires au début de l'année 2021 et à l'unité CT en 2021.

M. LECLER – Où en êtes-vous sur le déploiement des tablettes ? De mémoire, elles devaient être mises en place en mars/avril 2019 et nous y sommes.

M. LE PRESIDENT – Je n'ai pas la date de déploiement des tablettes pour les fiches de contrôle.

M. LECLER – Je vous rappelle que vous devez rencontrer les organisations syndicales avant la mise en place.

M. LE PRESIDENT – Je suis d'accord.

M. LE SECRETAIRE – Vous parliez tout à l'heure d'une séparation comptable du GIGP. Est-ce que l'outil Galaxie sera utilisé par le GIGP ?

M. LE PRESIDENT – Il sera utilisé par le GIGP.

M. LE SECRETAIRE – Sera-t-il le même Galaxie ?

M. LE PRESIDENT – Il sera le même outil. Nous sommes en train de regarder les conditions d'utilisation. Plusieurs options étaient possibles et il a été retenu le principe d'avoir le même outil pour tout le monde. Des règles sont à faire et elles sont en cours d'établissement pour garantir l'étanchéité et qu'il ne se pose pas de problème.

M. BAZIN – Sera-t-il établi une base de langage commun ?

M. LE PRESIDENT – Cet objectif n'est pas celui de l'outil, mais nous définirons un langage commun à l'occasion de la mise en place de l'outil. Nous n'avons pas aujourd'hui, au sein du département, de langage commun de ce côté-là. Nous avons des définitions différentes des conditions d'application. Nous ne gagnerons pas de la performance parce que nous aurons les mêmes définitions, mais cela nous évitera à chaque fois de passer du temps à comprendre ce que font les autres.

M. BAZIN – Vous excluez pour le coup les français et autres acronymes bizarres ?

M. LE PRESIDENT – Nous ferons attention, mais nous n'avons pas d'acronymes français pour certains termes concernant les mainteneurs. Nous parlons de MTBF qui est un temps moyen entre pannes, de MTTR, etc...

M. BAZIN – Ces termes sont employés en maintenance.

M. LE PRESIDENT – Le jour où nous aurons les temps moyens de bon fonctionnement par appareil, par famille..., je serai content, mais nous y allons et il se passe des choses qui sont très bien.

Rémunération des Gestionnaires d'Infrastructure

Modèle de rémunération

Un objectif important est de faire les actions pour lesquelles nous sommes missionnés. Nous avons aujourd'hui quelques inquiétudes sur la capacité de nos organismes financeurs de tenir leurs obligations. Pourquoi ? Le problème n'est pas que nous ne leur faisons pas confiance, mais lorsque nous regardons le nombre de programmes d'extension de lignes et lorsque nous regardons le Grand Paris en situation stabilisée, il coûtera à IDFM à peu près 1 Md€ par an. Il est indispensable de lever la tête et de regarder où nous allons en termes de rémunération pour payer toutes ces opérations avant d'être le nez dans le mur. Il faut définir un modèle économique cible : quelle rémunération pour pouvoir le faire et que doit couvrir cette rémunération ? Nous défendons une rémunération qui nous permet de maintenir le réseau en l'état et de remplacer des équipements quand ils arrivent en fin de vie en sachant que ces thèmes ne sont pas ceux qui font rêver les politiques. Ils ont des mandats qui sont plus courts que la durée de vie de nos équipements et ils peuvent être attirés par des choses plus

visibles que le simple maintien en état du réseau. Nous avons besoin d'asseoir, avec l'Etat et IDFM, comment ce modèle se met en place. Nous l'avons indiqué à cet endroit parce que nous renouvelerons le contrat au début de l'année 2021 et il faut que nous soyons clairs pour savoir ce que nous voulons. Nous en avons parlé tout à l'heure au moment des investissements.

Qu'est-ce qui va évoluer ? Nous ne le savons pas trop. A chaque renouvellement de contrat, le STIF faisait généralement un rebasage. Il nous disait qu'il commençait par nous retirer 50 M€ avec le nouveau contrat, puis nous commençons à discuter. Notre crainte est de savoir comment nous allons garantir le financement des investissements et avec quel mécanisme ? Est-ce que nous aurons un mécanisme sur un résultat avec un engagement de dépense ou un autre mécanisme ? Plusieurs mécanismes sont possibles. Ils y réfléchissent de leur côté, nous y réfléchissons du nôtre, mais nous ne réfléchissons pas tout à fait de la même façon et il va falloir que les idées convergent.

Nous réfléchissons également pour savoir si nous avons besoin d'un tiers. Nous sommes en situation de monopole vis-à-vis d'IDFM. Depuis la mise en place des contrats en 2000, nous avons réussi à nous mettre d'accord avec IDFM à chaque renouvellement de contrat avec un système qui a globalement fonctionné. Le réseau parisien fonctionne tout à fait correctement aujourd'hui même s'il peut toujours s'améliorer et nous avons su maintenir le réseau en état grâce aux efforts des agents de la RATP et aussi grâce aux euros d'IDFM, la question étant de savoir si nous serons capables de le continuer dans la durée. En cas de conflit, nous avons toujours réussi à toper entre IDFM et nous, chacun ayant des objectifs contradictoires.

M. BAZIN – Nous le savons, la politique étant l'art de mentir.

M. LE PRESIDENT – Si nous n'arrivons pas à nous mettre d'accord, qui tranche ? L'idée est de faire appel à un régulateur qui pourrait trancher ce genre de conflit et ce point doit être inscrit dans la loi. Nous avons en ce moment la loi LOM avec un volet social pour les exploitants et nous poussons l'idée dans cette loi LOM que la mise en place d'un régulateur pour traiter les conflits divergents sur la rémunération du GI serait une bonne idée.

Transformation du GI RATP en Business Unit autonome

Elle se fait dans le cadre d'une certaine autonomisation du GI. Vous avez pu voir, quand nous vous avons présenté les résultats, que nous avons un chiffre d'affaires, et beaucoup de dépenses ne sont pas pilotées aujourd'hui par le GI. Nous avons un chiffre d'affaires, une obligation de résultat sur la maintenance des infrastructures, mais quels moyens nous donnons-nous pour piloter l'ensemble des dépenses, à savoir non seulement les dépenses du GI, mais également les dépenses qui nous arrivent d'autres départements pour construire un objectif commun de la RATP ? Le sujet au niveau des investissements n'est pas de faire un réseau à part, mais un réseau qui se modernise et qui sert mieux les utilisateurs, et il faut voir comment tout cela doit être arbitré. Aujourd'hui, ce processus mérite d'être revisité.

La transformation du GI en BU autonome n'est pas la filialisation du GI.

M. LE SECRETAIRE – Où s'arrête l'autonomie ? Quel est l'objectif à terme ? L'autonomie peut être la filialisation.

M. LE PRESIDENT – Si vous regardez un certain nombre de gestionnaires d'infrastructure, ils ont été filialisés. Si vous regardez d'un peu plus près, nous sommes tout de même un gestionnaire d'infrastructure un peu bizarre. Nous sommes propriétaires de l'infrastructure. Les autres gestionnaires d'infrastructure ont été filialisés dans le cadre d'une ouverture à la concurrence pour favoriser la concurrence et l'accès au réseau. Ils ont été poussés à investir en leur disant que s'ils investissaient sur ces gestions-là, ils auront plus de gens qui viendront utiliser leur infrastructure. Le but à la SNCF est de faire rouler sur les voies de la SNCF d'autres trains que ceux de la SNCF. Cette question ne se pose pas chez nous puisqu'il n'est pas question de faire rouler d'autres trains que les nôtres sur une ligne de métro et de la partager. Nous avons en fait un seul client sur le réseau historique.

Sur le réseau du Grand Paris, nous avons une situation qui n'est pas la même. Nous n'en sommes pas propriétaires. Nous en sommes mainteneurs d'une certaine mesure et c'est tout. Notre intérêt est globalement de ne pas casser cet aspect d'entreprise intégrée. Nous avons des différences d'appréciation avec l'exploitant, mais nous sommes dans le même bateau et il ne faut pas séparer les bateaux. Nous ne pouvons pas nous payer le luxe d'avoir des points de vue différents entre exploitant et propriétaire/mainteneur. Il faut vraiment s'en persuader et le choix de l'entreprise est de ne pas séparer et de ne pas filialiser.

En revanche, la loi nous dit qu'il faut une certaine autonomie de décision en particulier sur le Grand Paris. Il faut donc que nous nous préparions à avoir une certaine autonomie de décision sur le réseau historique plutôt sur la gestion des investissements pour avoir une politique. Nous pouvons avoir, même au sein de la même entreprise, des intérêts qui ne sont pas complètement alignés entre un exploitant et un propriétaire mainteneur. L'autonomie portera là-dessus dans un premier temps.

Création du GIGP

Nous avons parlé longuement de la séparation comptable du GIGP.

Diapason

Il s'agit du programme que vous connaissez sur la baisse des fonctions supports. Il inscrit une baisse des fonctions supports de 2,7 % par an et nous nous inscrivons dans cette directive de l'entreprise. Des plans sont également mis en œuvre pour optimiser le fonctionnement des filières sur les SI, les Achats, les RH et les assistantes.

M. MORVAN – Vous pouvez l'écrire, mais vous n'êtes pas obligé de l'appliquer.

M. LE PRESIDENT – Où êtes-vous ?

M. BAZIN – Nous sommes dans l'entreprise intégrée comme vous l'avez si bien dit il y a quelques heures et nous voulons garder notre personnel. Vous comprenez notre

difficulté parfois ? Vous nous pourrissez la vie, mais nous vous défendons quand même. Les gens sont bien chez nous en fait.

M. LE PRESIDENT :

Accompagnement de la transformation

Aujourd'hui, le département GDI n'est pas beaucoup touché par ce projet de transformation. Pour autant, ce sujet de transformation nous occupe beaucoup. Il occupe également beaucoup un certain nombre d'entre vous au titre de votre fonction d'élu. Ce projet est important. Nous construisons un nouveau gestionnaire d'infrastructure. A cette occasion, il faut que nous prenions quelques principes et quelques directions et que nous comprenions ce que nous voulons construire et ce qui pourra s'améliorer demain. Cette création est aussi l'occasion de prendre quelques positions de principe et, si nous ne le faisons pas maintenant, nous aurons plus de mal à le faire après. Nous avons en particulier, dans les axes, la transversalité entre les unités de maintenance et la transversalité de réalisation. Nous sommes tous persuadés que ce projet n'est pas idiot, qu'il faut le faire et que nous avons à y gagner. Ce sujet est vraiment important et il ne faut pas rater cette étape.

Excellence managériale

Le lancement d'un plan de mobilisation de l'encadrement de proximité.

La mise en place des nouveaux modes de fonctionnement CSE/CSSCT/IP est un sujet en progrès sur lequel il faut avancer.

M. PAROT – Il faut passer la seconde avec les moyens adéquats.

M. LE PRESIDENT – Je vous ai entendu. La loi a changé un certain nombre de conditions d'exploitation. L'objectif n'est pas de maintenir les moyens que la loi a changés. En revanche, nous avons le même intérêt et il faut que nous fassions marcher notre système.

M. PAROT – Les deux derniers items sont à construire.

Indicateurs clés

M. LE PRESIDENT – Vous avez posé quelques questions sur les indicateurs : pourquoi le taux de fréquence des AT remonte de 10 points en objectif ?

Mme FERRE – Pour se fixer un objectif 2019, nous avons plutôt regardé le passé et nous nous sommes fixé l'objectif de réatteindre l'un des meilleurs résultats déjà obtenus par le passé. Pour répondre à la question précise, nous n'avons pas travaillé cet objectif en écart par rapport aux objectifs précédents. Nous avons regardé le résultat atteint par le passé et nous nous sommes dit qu'il n'y avait aucune raison pour

que nous ne retrouvions pas les mêmes conditions et que nous n'atteignons pas ce niveau-là. Il s'agit de l'esprit de construction de l'ensemble de nos indicateurs.

M. LE PRESIDENT – Vous pouvez nous dire que nous jouons petit bras, que nous visons mal et que nous manquons d'ambition.

M. LECLER – Nous aimerions bien revenir en arrière.

M. LE PRESIDENT – Nous souhaitons avoir des objectifs qui paraissent suffisamment ambitieux, mais qui soient atteignables. Nous devons nous poser la question collectivement de savoir ce que nous avons fait de mieux au cours des dernières années, le but étant de le reproduire. Vous m'avez souvent entendu parler d'industrialisation de nos process. Il ne suffit pas de faire bien une fois pour que nous soyons capables de reproduire. Nous visons pour l'instant, avec une ambition limitée, d'essayer de reproduire la meilleure performance atteinte au cours de ces dernières années, dont nous nous souvenons encore et qui fait partie de nos mémoires. Nous ne sommes pas allés chercher une performance datant de 50 ans. Elle avait été atteinte à peu près dans les mêmes conditions d'exploitation et dans le même environnement.

M. PAROT – Les conditions de management n'étaient pas les mêmes.

M. BAZIN – Il y avait de la formation et tout un tas de moyens qui étaient mis en place.

M. LE PRESIDENT – Nous devons mettre en place les conditions pour avoir cette performance et la répéter.

M. PAROT – Quand vous avez des agents qui viennent au travail avec un nœud à l'estomac, ils sont forcément très contractés et ils ont plus de risques de se blesser au travail que s'ils étaient contents d'y aller.

Mme PRALONG-RICHY – Des agents sont contents d'aller au travail.

M. BAZIN – Un bel objectif serait qu'ils soient tous contents d'aller au travail.

M. PAROT – Quand vous aurez trouvé la raison pour laquelle des agents ne sont pas contents d'aller au travail, je pense que le taux de fréquence des accidents du travail diminuera nettement.

M. LE SECRETAIRE – Quelles sont les actions phares soit des unités, soit du département qui permettraient demain de diminuer les accidents du travail ? Malgré tous les documents que nous pouvons avoir, même si nous en avons de moins en moins, aucune action n'émerge. On nous dit d'un côté qu'il a été fait plus de formations sur les gestes et postures, mais le nombre d'accidents du travail a-t-il baissé en faisant ces formations ? Je ne sais pas. Nous parlions tout à l'heure de centre de surveillance. Pourquoi ne cible-t-on pas des actions de ce type et ne regarde-t-on pas si elles ont permis à terme de faire baisser le nombre d'accidents ? Ces questions sont posées depuis des années et nous n'avons toujours pas de réponse.

M. LE PRESIDENT – Vu le niveau que nous avons, il faut que nous changions quelque chose, mais je ne sais pas bien quoi. Il faut que nous nous mettions d'accord sur ce qu'il faut faire et que nous y arrivions. Nous nous le disons depuis un certain temps et nous n'arrivons pas à le faire. Nous avons fait venir l'ICSI dans ce cadre-là pour nous aider et la personne qui était bien est partie. Je me posais la question pour cette raison. Les actions que nous faisons aujourd'hui ne sont pas efficaces. Je n'en ai pas bien compris la raison, mais il faut à tout prix que nous changions quelque chose. Si je regarde la situation par unité, -ces sujets ne peuvent pas être abordés de façon trop globale parce qu'il existe des problématiques locales-, l'unité ESO a divisé son taux de fréquence des accidents du travail par 4 l'an dernier. Vous allez me dire que cette unité est plus petite et qu'ils ne font pas le même travail.

M. LECLER – Il y a peut-être une amélioration dans le dialogue social au sein de cette unité. Je pense que ce critère joue.

M. LE PRESIDENT – Il est dit souvent que le taux d'accidents du travail est lié à un mauvais dialogue social.

M. MORVAN – Des études qui ont été faites le disent.

M. PAROT – L'amélioration peut être obtenue grâce à l'Animateur de prévention.

M. LE PRESIDENT – Elle peut être obtenue grâce à l'Animateur, mais la diminution du nombre d'accidents du travail à l'unité ESO n'est pas due à la grève qui a été plus longue que dans les autres unités. Ce sujet est important.

M. BAZIN – Dans ce cas, il faut que vous remettiez en place le Forum de Prévention des Accidents de Travail. Les rares intervenants que j'ai pu voir lors de ces forums ont apporté des explications sur l'utilisation de tous ces items de performance dans l'entreprise et sur la façon dont ils sont utilisés, pourquoi certains sont mauvais, pourquoi il faut arrêter de s'y fier et de les sortir pour piloter les données. L'entreprise a préféré s'asseoir dessus en disant que cela n'était rien. Ces personnes ont fait des études, elles ont sûrement dû préparer leurs interventions bien comme il faut, et il est plutôt étrange d'entendre ce genre de réponses derrière. Au résultat et au vu des propositions qui sont faites par les unités, quand un agent est malade et quand on ne sait pas trop comment régler cette problématique de maladie ou d'accident de travail, soit on préfère passer par les conseils de discipline, soit on préfère passer par toute autre mesure qui ferait que cette personne n'apparaîtrait plus dans ce fameux tableau qui mettrait à mal ce critère.

Pour le coup, nous en arrivons là où vous vous posez la question et vous ne savez pas comment faire exactement. Des gens même parmi les opérateurs ont des propositions, et il ne suffit pas de regarder uniquement le côté manager.

M. LE PRESIDENT – Je suis actuellement très pris par le sujet de création de RATP Infrastructures. Je souhaite, dans le cadre de cette création, que nous mettions en place des modes de fonctionnement différents, moins hiérarchiques, que nous mettions en particulier en place des systèmes de collecte de l'information qui vient du terrain avec les gens qui savent et que nous regardions comment nous pouvons la traiter. Je n'ai pas mis ce point dans le contrat d'objectifs parce que nous n'allons pas

tout faire en même temps, mais l'un des sujets de création d'un nouvel ensemble est d'essayer de partir sur le bon pied pour ces actions. Nous verrons comment nous pourrions y arriver, mais il faut que nous le fassions. Je ne suis pas un fanatique des forums et j'ai probablement tort. Il faut que nous trouvions la solution parce que si nous continuons à faire exactement les actions que nous faisons, elles ne fonctionnent pas bien et nous avons deux sujets en la matière : le niveau de la mer est trop haut et nous n'arrivons pas en plus à le faire baisser globalement. Je pondère mes propos parce que les résultats de l'année dernière ont été très divers. Trois unités ont bougé de façon assez significative dans le bon sens.

M. RODRIGUES – Une logique de performance sociale au sein de l'entreprise, qui est une action poussée par le SST (Service de Santé au Travail) pour faire baisser le taux de fréquence et le taux de gravité des accidents du travail, est de développer le nombre de Sauveteurs Secouristes du Travail qui sont à la fois des secouristes et des préventeurs au sein de l'entreprise. Il a été mené des actions avec le département MRF qui est un département de mainteneurs et la ligne A du RER en tant qu'exploitant. Les premiers résultats sont très positifs du côté MRF et du côté exploitant ligne A du RER. Il a été formé et mis en place un certain nombre de sauveteurs secouristes du travail au plus près du terrain pour mener des actions de prévention, alerter sur des situations de presque-accidents, et sensibiliser sur les bons gestes pour éviter ces situations de presque-accidents. Cette organisation qui est récente, et qui est poussée par le Service de Santé au Travail de l'entreprise, obtient de bons résultats sur MRF et des premiers bons résultats sur la ligne A.

M. LE PRESIDENT – Je suis preneur de toutes les bonnes idées pour les mettre en place et nous avons besoin de le faire ensemble.

M. RODRIGUES – Cette action est une action d'entreprise poussée par le SST et je propose que nous regardions la question sous cet angle-là qui est nouveau et qui donne déjà des résultats dans deux départements.

Mme PRALONG-RICHY – Pour répondre à M. BAZIN, M. DUTHUIT n'a pas dit qu'il ne savait pas comment faire, mais qu'il ne savait pas comment mieux faire pour avancer tous ensemble. Il a raison parce que le sujet des accidents du travail et de la maladie en général est un sujet pluridisciplinaire.

M. MORVAN – Il ne faut pas confondre la maladie et les accidents du travail parce qu'ils n'ont rien à voir.

Mme PRALONG-RICHY – Je considère que si nous avons la solution miracle pour lutter contre l'absentéisme maladie ou contre les accidents du travail, nous l'aurions mise en place depuis longtemps et elle n'existe pas aujourd'hui. Cette solution se met en place au travers de différentes propositions qui peuvent être portées par le manager, par les élus, par les salariés, par des actions de formation...., et idem pour la maladie. Vous avez des salariés qui sont vraiment malades et qu'il faut soigner, et vous avez des salariés qui tombent malades parce qu'ils ont un mal-être au travail et parce qu'ils n'ont plus envie de venir. Nous améliorerions aussi la situation avec des actions d'amélioration du bien-être au travail, de valorisation et de reconnaissance. Nous sommes tous concernés en la matière et la solution est pluridisciplinaire.

M. LE PRESIDENT – Nous affichons une intention dans le contrat d'objectifs et il faut que nous le fassions. Nous sommes déjà à la mi-mars et nous n'avons pas de temps à perdre sur beaucoup d'actions pour pouvoir le faire.

M. PAROT – Il serait important de savoir combien d'agents travaillaient sur le chantier où l'accident s'est produit et s'ils étaient en nombre suffisant ou pas. Ce point est important parce que si un chantier qui devait être fait à 8 est fait à 6, on augmente potentiellement le risque d'accident de travail. Quand on en est à chronométrer les temps pour changer les tirefonds ou autres et à mettre une pression sur les agents, on augmente aussi le nombre d'accidents de travail.

M. BAZIN – J'ai bien en tête que le travail tue à force et, quand nous avons des gens qui appliquent des consignes et des règles qui deviennent contraignantes sans se soucier des personnes qui vont devoir exécuter ces contraintes et sans prendre le temps de savoir si la personne est en état d'aller faire l'activité qui lui est demandée parce que les métiers à GDI sont très physiques, ils s'en moquent parce qu'ils ont un objectif à remplir qui est l'atteinte des résultats et peu importe par quels moyens. Cet argument peut vous émouvoir ici et je l'entends, mais si cela ne se fait pas d'une manière plus proche du personnel, il se pose un problème. Je comprends que le Directeur ne puisse pas avoir de solution parce qu'il se dit qu'il est censé avoir des gens qui sont intelligents et qui sont censés faire les choses correctement pour que son département fonctionne le mieux possible afin qu'il n'ait pas à aller rendre des comptes tous les quatre matins à droite ou à gauche parce qu'il se pose tel ou tel problème alors qu'il suffirait simplement d'avoir un peu de bon sens et de logique. On fait en plus passer des tests aux personnes pour entrer dans l'entreprise et nous nous attendons au minimum à avoir autant de compétences.

M. PAROT – Pour rebondir sur les propos de M. BAZIN, entre les directives que vous pouvez donner ici et la réalité du terrain, c'est le jour et la nuit ! Des mots et des phrases doivent se perdre. Vous tenez un certain discours ici et nous n'entendons pas le même discours sur le terrain.

M. LE PRESIDENT – Nous vous avons présenté les objectifs du département pour l'année 2019. Ils ne sont pas que des convictions, mais un engagement. Nous avons des objectifs et nous allons les réaliser.

M. LE SECRETAIRE – Quelles sont les raisons qui ont présidé à la mise en place de ces indicateurs tels que les remises tardives de chantiers sur le RER ?

M. LE PRESIDENT – Ils ont été mis en place à la demande de l'exploitant.

M. LE SECRETAIRE – Pourquoi certains indicateurs ont-ils disparu, par exemple, l'indication de la productivité brute qui était dans les indicateurs 2018 ?

Mme FERRE – Je ne sais pas vous le dire exactement. Quand nous vous présentons le budget, nous vous indiquons la part de productivité qui est incluse dedans. Nous n'avons pas dû juger nécessaire de la mettre à deux endroits différents.

M. LE SECRETAIRE – Vous aviez jugé nécessaire de le faire en 2018.

Mme FERRE – Nous l'avons limitée au montant. Nous avons mis les DFNC, les effectifs et les investissements pour montrer que nous avons les moyens qui vont avec la réalisation des objectifs.

M. BAZIN – Quand ce type de document nous est présenté, il est tellement synthétique que nous ne le voyons bien sur la même page. Nous n'étions pas obligés d'aller le rechercher en début d'année dans un document et dans un autre document en fin d'année. Nous avons au moins l'avantage d'avoir l'information sur le même document.

Mme FERRE – Ce document est aussi celui qui a été présenté à la Présidente et il est synthétique.

M. BAZIN – Hormis les éléments qui vont dans son sens, la Présidente ne veut rien entendre. Quand il lui est demandé de faire telle ou telle tâche et quand il voit que de moins en moins de collègues participent à l'activité, le personnel se dit qu'ils sont en train de faire de l'argent sur son dos parce qu'il est tout seul à travailler et ses collègues ont disparu. Ils ont été virés ou mutés ailleurs, et la Présidente ne le voit pas. Ces éléments n'intéressent pas la Présidente, mais ils intéressent le collègue.

Mme FERRE – Vous avez eu l'information dans le document « budget 2019 » qui vous a été présenté en décembre 2018.

M. BAZIN – Permettez-moi, en tant qu'élu, d'obtenir ce même type d'informations sur un document de synthèse de façon à avoir les deux éléments de l'analyse qui me permettent de le voir d'un seul coup et de ne pas être obligé de les rechercher dans un dossier en début d'année et peut-être un peu plus tard dans l'année dans un autre document. Le fait de les avoir sur le même document me faciliterait la vie et pourrait être une bonne chose.

M. LE PRESIDENT – Je suis d'accord.

M. LAMBERT – En termes de présentéisme et d'accidents du travail, je pense que vous en êtes un peu responsable en diminuant le dialogue social qui est très important pour faire baisser les accidents. Vous mettez en place des projets comme Diapason qui mettra encore plus à mal les agents et vous les mettez en souffrance en leur donnant plus de travail.

M. PAROT – RATP Infrastructures est-il créé ? Le nom « RATP Infrastructures » figure déjà sur tous les documents que nous avons.

M. LE PRESIDENT – Il est créé. Nous communiquons aujourd'hui sous le nom de RATP Infrastructures et nous vous avons expliqué pourquoi. Le département continue à s'appeler GDI dans tous les systèmes et il ne change pas de nom. Pourquoi avons-nous mis le nom de RATP Infrastructures ? Lorsque nous nous rapprocherons d'ING et lorsque nous récupérerons les chefs de projet de MOP, l'un ne mangera pas l'autre et nous avons anticipé en mettant en place RATP Infrastructures qui a deux objectifs :

- Une communication à l'extérieur de l'entreprise pour montrer que le gestionnaire d'infrastructure de la RATP a une certaine autonomie et existe en tant tel. Vous aviez eu, dans la mandature précédente, une présentation de la politique de

marque. Nous avons dit que RATP Infrastructures n'était pas une filiale, mais nous voulons communiquer sous ce nom RATP Infrastructures pour démontrer que le gestionnaire d'infrastructure est bien au sein de la RATP, mais qu'il a une certaine autonomie. Le sujet est purement commercial.

- J'ai souhaité, à travers ce sujet commercial, en faire un instrument pour la construction. Il est vrai que nous avons actuellement une petite ambiguïté en voyant apparaître de temps en temps GDI ou RATP Infrastructures.

M. PAROT – Avez-vous fait un état des lieux des conditions de circulation en tunnel et d'évacuation ?

M. LE PRESIDENT – Nous l'avons fait.

M. PAROT – Quand je vois certains endroits, vous avez vraiment du travail à faire entre les concrétions de calcaire qui risquent de tomber, la saleté, etc... Si vous voulez faire évacuer les gens sur la ligne 13, cela sera compliqué avec un risque de chute.

M. BAZIN – Aurons-nous, dans l'instance CSE, une déclinaison des contrats d'objectifs des unités ?

M. LE PRESIDENT – Vous ne l'aurez plus.

M. BAZIN – Vous comprenez que nous pouvons émettre un doute entre votre discours et la réalité dans les unités. Nous pourrions éventuellement nous rapporter à ces contrats.

M. LE PRESIDENT – Nous vous donnerons les contrats d'objectifs des unités qui sont en cours de finalisation. Vous pourrez vérifier le bon alignement des contrats d'objectifs d'unité avec le contrat d'objectifs du département. Vous pourrez discuter avec les unités pour vérifier ces points et vous faire expliquer les écarts. Nous aurons demain un CSE qui couvrira un périmètre encore plus large. Nous sommes une instance de pilotage d'un département et il faut maintenant que nous trouvions la bonne articulation avec les unités. J'ai bien conscience que tout n'est pas encore bien réglé.

M. BAZIN – Si je comprends bien, vous ne ferez pas de présentation. Si un point ne passe pas bien dans l'un de ces documents, pourrions-nous demander dans l'instance CSE que le Directeur en question nous l'explique ?

M. LE PRESIDENT – Vous irez voir le Directeur de l'unité pour lui en parler. Nous n'en parlerons pas ici si vous n'en avez pas parlé avant avec lui. Si, à l'issue de cette entrevue, vous n'arrivez pas à vous comprendre, nous verrons ce que nous ferons. Nous vous présentons ici des documents qui concernent le département et des indicateurs financiers dont vous n'êtes pas familiers quotidiennement. Il me paraît important que chacun comprenne bien ces enjeux parce que nous avons besoin de le faire. Il faut que nous trouvions la bonne articulation entre le central et le local.

M. BAZIN – Elle n'existe pas.

M. LE PRESIDENT – La loi existe et je l'applique. Il est prévu des interlocuteurs de proximité et nous les ferons fonctionner. Tout n'est pas calé aujourd'hui et il faut que nous trouvions le bon système pour le faire.

M. BAZIN – Notre entreprise RATP n'est pas en-dehors de la société et, pour que la société puisse fonctionner correctement, un minimum de choses doit être fait même si elles ne sont écrites nulle part. Vous raisonnez petit bras et vous restez fixé sur la loi parce que cela ne vous intéresse pas d'aller plus loin. Avant, nous fonctionnions bien et nous étions heureux parce que nous avions un niveau d'information supérieur et tout fonctionnait. On préfère aujourd'hui se priver de fonctionner correctement, d'être à l'aise et de faire les choses comme il se doit parce qu'il faut se conformer à la loi. Dans ce cas, si la loi nous dit d'aller nous pendre, nous irons nous pendre !

M. PAROT – Vous avez fixé des objectifs, mais encore faut-il qu'ils soient réalisables. Si vous fixez des objectifs qui ne sont pas réalisables, cela n'est pas la peine.

M. LE PRESIDENT – Ce contrat est un engagement du département de réaliser ses objectifs. Il est donc le mien et le vôtre. Nous les avons fixés avec plus ou moins d'ambition en reprenant du passé qui n'est pas trop ancien pour atteindre cette performance. A partir du moment où ce contrat d'objectifs est signé par la Présidente, il devient notre engagement et ces objectifs seront réalisés. Nous en raterons peut-être un ou deux.

M. PAROT – Ils seront réalisés avec les moyens mis à disposition.

M. LE PRESIDENT – Ils seront réalisés dans le cadre des moyens qui nous sont donnés, et toute une partie économique est présentée pour cette raison. Notre chiffre d'affaires est fixé par la loi et nous devons, avec ces 850 M€, faire le travail que nous avons à faire. Nous avons différents leviers, mais je ne transformerai ces 850 M€ en 900 M€. Le cadre est connu pour l'année 2019 puisqu'il est le budget et nous devons réaliser un certain nombre d'ambitions dans ce cadre qui sont le contrat d'objectifs.

M. PAROT – Nous servons tout de même de garde-fous parce que nous pouvons vous alerter sur certains points en disant qu'ils fonctionnaient bien avant et nous sommes plutôt en mode dégradé. Il faut remonter le curseur pour améliorer la situation.

M. LE PRESIDENT – Il faut être prudent et je vous écoute.

M. LE SECRETAIRE – Pour ne pas avoir d'ambiguïté sur les contrats d'objectifs des unités, je vous propose d'envoyer l'ensemble des contrats d'objectifs qui seront validés et signés au Secrétaire du CSE qui s'engage à les diffuser à l'ensemble des élus titulaires, suppléants et RS de chaque organisation syndicale pour que tout le monde ait la bonne diffusion et ne pas avoir un oubli à ce niveau.

M. LE PRESIDENT – Nous nous engageons à le faire très vite. J'aurais souhaité pouvoir vous les donner aujourd'hui, mais il reste un tout petit point de validation.

M. MORVAN – Dans le contrat d'objectifs, nous avons la fusion GDI/ING. J'ai quelques questionnements sur la méthode de fonctionnement d'ING au niveau de la prévention. Il vient récemment d'y avoir un désamiantage dans un PR où ING n'a pas jugé

nécessaire de prévenir GDI alors que des agents de notre département sont amenés à intervenir dans ces lieux.

M. LE PRESIDENT – Je vous remercie de nous donner une piste de progrès supplémentaire à amener au rapprochement.

M. MORVAN – Il aurait été bien de le mentionner par écrit dans les objectifs et non pas juste améliorer un taux de fréquence. Nous n'avons pas d'objectif écrit sur l'amélioration du taux de fréquence des accidents de travail ou la prévention des risques.

M. LE PRESIDENT – Je suis preneur de formulations sur ce thème pour que nous nous améliorions. Je vous invite à nous faire des propositions et nous verrons.

M. MORVAN – Les CHSCT vous ont fait des propositions depuis de nombreuses années sur plein de sujets pour réduire les accidents du travail et elles n'ont pas été nécessairement prises en compte.

M. RODRIGUES – Nous constatons que le budget Investissements du département augmente de façon conséquente pour l'année 2019. Serait-il possible d'avoir les actions phares pour l'année 2019, comme nous les avons eues en 2018 pour l'année écoulée, qui montrent que nous avons 15 % d'augmentation ? Les 8,9 M€ qui n'ont pas été investis en 2018 sont-ils intégrés dans le budget 2019 ?

M. LE PRESIDENT – Ils le sont en partie et nous vous donnerons le détail. Sur 2019, nous avons les opérations habituelles plus le viaduc ligne 6 et des prévisions de dépenses plus fortes sur les locotracteurs.

M. BAZIN – Pour ma culture personnelle, depuis l'avènement du CSE après l'arrivée des ordonnances MACRON, tout le travail qui a été fait dans la mandature précédente n'existe plus ou va-t-on utiliser cette base d'informations pour améliorer les choses ? Une multitude d'informations ont circulé au sein des instances, à la fois les CHSCT et le CDEP. Est-ce que nous partons vraiment de zéro ?

M. LE PRESIDENT – Nous travaillons en continuité. La preuve en est que vous avez approuvé, en début de séance, les comptes rendus de séances de la mandature précédente.

M. BAZIN – J'y étais et je ne peux pas ne pas approuver ce que j'ai dit. Pour nos collègues qui n'y étaient pas, un certain nombre d'informations émanent de ces instances et elles devraient figurer au minimum quelque part ou être utilisées comme base permettant d'avancer pour ne pas repartir de zéro et réécrire des choses pour user de l'encre.

M. LE PRESIDENT – Nous ne repartons pas de zéro.

04. Informations sur les marchés à venir (3^{ème} trimestre 2019)

M. LE PRESIDENT – Nous vous avons diffusé la liste des marchés pour le troisième trimestre 2019. Avez-vous des questions ?

Mme CASSOU – Je voudrais comprendre le pourquoi de ce tableau présentant les marchés au-delà de 750.000 €. Pourquoi se limiter aux marchés supérieurs à 750.000 ?

M. LE PRESIDENT – Il n'est pas une obligation réglementaire et nous le faisons parce qu'il est une habitude. La question qui intéresse souvent les élus dans ce cadre-là, plus que la conduite des procédures, est de savoir si ces marchés vont faire évoluer les équilibres ou aller vers une sous-traitance que nous voudrions faire sans l'avoir annoncée.

Tous ces marchés sont présentés aux élus et cette présentation est l'occasion de poser des questions sur ce point. A l'occasion, je ne suis pas choqué que des questions soient posées sur d'autres thèmes. Il est une tradition que je ne trouve pas idiote et que nous poursuivons. Si vous posez des questions en séance ou avant les séances, je n'y vois aucun inconvénient. Si vous me posez des questions et si je n'ai pas toutes les réponses en séance, je vous répondrai. Il permet d'avoir une certaine transparence pour expliquer ce que nous pouvons faire. Des questions peuvent intéresser l'ensemble quand nous avons des décisions sur l'arrivée de nouveaux matériels, si des programmes de formation sont à faire et s'ils vont changer les équilibres. Nous le voyons au travers des marchés. Cette présentation n'est pas forcément la meilleure façon de le faire, nous aurions peut-être d'autres façons de le voir, mais ce système est au moins régulier.

Mme CASSOU – Nous pouvons avoir des marchés de moins de 750.000 € qui génèrent derrière des besoins de formation. Pourquoi fixer ce seuil ?

M. LE PRESIDENT – Vous avez raison, la question étant de savoir où fixer le seuil. Il a été mis à ce niveau. Je connais à peu près les gros marchés et plus le seuil sera petit et plus j'aurai du mal à vous répondre. En plus, un élément est très perturbant et changera demain : nous passons tout un tas de marchés pour lesquels nous ne sommes pour rien. Nous passons des achats pour les projets parce que les acheteurs sont chez nous tout en n'ayant pas la main dessus jusqu'à présent. Si nous pouvons vous répondre et donner de l'information pertinente, nous le faisons. En l'occurrence, vu le périmètre, elle n'est pas toujours très pertinente.

M. LECLER – J'ai une question sur le simulateur de conduite du RER puisque je vois apparaître dans le tableau une formation des agents.

M. LE PRESIDENT – Il ne s'agit pas d'agents de notre département. Ce marché vous est présenté parce qu'il est passé par des acheteurs du GI. En l'occurrence, le prescripteur est une personne de MOP qui travaille sur un projet qui a un intérêt complètement OT. Je sais qu'ils ont un problème avec le fournisseur qui a commencé à faire le développement du logiciel pour le simulateur RER et qui a des soucis, mais je ne sais pas vous en dire plus.

M. LECLER – Ma question portait plus sur la maintenance du simulateur.

M. LE PRESIDENT – Il n'y a typiquement pas de maintenance sur ce matériel et ce bien est complètement du côté OT. La maintenance du logiciel sera mise de l'autre côté. Tout ce matériel sera situé dans les locaux où se trouvera le simulateur RER et il est un produit OT.

III – CONSULTATIONS

A – Projets et mesures donnant lieu à avis

01. Consultation sur le déménagement Crillon pour désamiantage (GDI/CT)

M. LE SECRETAIRE – Ce dossier concerne un déménagement provisoire de l'entité. Il devait passer pour avis à la séance du 22 février 2019 et il se trouvait donc dans le dossier de la séance du 22 février. Ce dossier a été traité complètement en CSSCT et il a été reporté parce qu'il manquait un certain nombre d'éléments de réponse qui ont été fournis aux élus. Je vous propose de passer directement à la lecture de l'avis en sachant qu'un rapport de la CSSCT synthétise les questionnements et le dossier qui a été présenté à la commission.

M. MORVAN – Lecture de l'avis....

Avis sur le déménagement Crillon pour désamiantage (GDI/CT)

La Commission CSSCT a eu une présentation in situ des travaux prévus dans le cadre du déménagement provisoire des équipes IDM et Logistique de l'Entité ESAEM pour le désamiantage des espaces. Les agents ont également eu une présentation du projet par le Responsable d'Entité.

Les travaux ont une durée approximative d'un an.

La Direction devra être attentive aux conditions d'accès aux deux salles restant accessibles par un tunnel, pendant les travaux.

Le bureau B2188 accueillant 7 agents devra faire l'objet d'une attention particulière en matière de bruit.

Le positionnement de l'équipe logistique à proximité du local de stockage réduira les déplacements et les risques de chute dans les escaliers, ce qui est un point positif.

La CSSCT insiste pour l'ajout de pompes dans le couloir et la salle Edison et demande le maintien des pompes existantes pendant les travaux. Par ailleurs, la commission souhaite être tenue informé et destinataire de l'ensemble des résultats journaliers.

Il sera créé un accès par tunnel, dans l'emprise du chantier, pour atteindre la salle Laplace et la salle référentiel. L'Instance attire l'attention de la Direction pour que l'accès à ces locaux reste exceptionnel.

Ce dossier 13 points intègre un deuxième projet : la modification des locaux des équipes cyber.

La CSSCT rappelle l'engagement d'évacuer, pendant la période de travaux, des locaux cyber, les agents pour ne pas leur faire subir les nuisances.

Chaque établi sera relié à une prise réseau, le déménagement sera effectué par des professionnels.

De plus, nous vous demandons de fournir à la commission le résultat des analyses de renouvellement d'air du local PCC ligne 8.

D'ailleurs, concernant ce dernier, actuellement il sert de stockage de matériel. Avant d'être transformé pour partie en magasin et pour l'autre partie en atelier, le matériel stocké sera regroupé au fond du local. La difficulté pour accéder au matériel qui sera entassé pourra poser problème. Certains équipements sensibles devront donc être entreposés à un autre endroit.

Enfin, nous attirons votre attention sur le réfectoire qui offre peu de places par rapport au nombre d'agents susceptibles d'y manger.

Les agents rencontrés lors de la visite par la CSSCT n'ont pas émis d'avis négatif concernant ce réaménagement, mais des réserves.

Pour finir, ce déménagement est provisoire comme l'a précisé la Direction.

Le CSE GDI émet un avis favorable sur ce dossier.

PROCEDURE DE VOTE

Pour : 19

Contre : 0

Abstention : 0

L'avis du CSE GDI sur le déménagement Crillon pour désamiantage (GDI/CT) est adopté à l'unanimité des présents.

02. Consultation sur le projet d'évolution du centre de maintenance de Barbès (GDI/ESO)

M. LE SECRETAIRE – Ce dossier a été présenté à la précédente séance. Un certain nombre de questions avaient été posées et les réponses ont été apportées entre les deux séances. Je précise qu'un élu ne prendra pas part au vote pour la simple raison qu'il est juge et partie dans le dossier.

M. LECLER – Lecture de l'avis....

Avis sur le projet d'évolution du centre de maintenance de Barbès (GDI/ESO)

Dans la digne continuité du dossier BT et du passage au GDI, l'Unité ESO propose là le plus gros dossier depuis sa création avec une optimisation des gammes de maintenance, la refonte des roulements de toutes les populations du centre de Barbès qui se traduit par une baisse des effectifs et la dénonciation d'une convention avec M2E.

Concernant les effectifs, la Direction affiche – 3 ETP. Pourtant à y regarder de plus près, la direction d'ESO affiche un – 5 ETP sur l'équipe EBT et un + 2 ETP sur l'équipe CSA. Cette dernière voit d'ailleurs son parc d'extincteurs augmenter à cause de la mise en conformité par rapport à la réglementation. Pour autant, cette activité impacte les deux équipes, le CSA gérant le parc et EBT s'occupant du transport.

Pour arriver à ses fins, la direction de l'Unité ESO n'a pas eu d'autre choix que de faire voler en éclat les roulements de l'ensemble du personnel.

Le centre de Barbès maintient les trois services existants (2/8,3/8 et PN). Cette réorganisation a pour effet direct :

- ✓ Une homogénéisation des services d'après-midi 2/8 et 3/8 avec un renforcement des binômes ;
- ✓ La suppression des demi week-ends par des week-ends complets ;
- ✓ La suppression du roulement mixte du magasin ;
- ✓ Une mise en place d'une couverture étendue sur l'ensemble des services.

Mais aussi de proposer de nouveaux roulements mixtes accompagnés de repos compatibles avec le logiciel de pointage existant et de supprimer les horaires variables sur l'ensemble du centre y compris le secrétariat qui est, pourtant, en horaire mixte. Pourtant, ce dernier n'a rien à voir avec le dossier mais la Direction choisit cette suppression d'horaires variables par souci d'équité ! Drôle de façon de traiter l'équité, n'est-ce pas ?

Les techniciens supérieurs sont intégrés aux astreintes week-end de maîtrises. Devons-nous le rappeler mais les techniciens supérieurs ne sont pas des managers.

Comme l'a fait remarquer un élu lors de la présentation du dossier pour information à la séance du CSE de février, un roulement s'écrit certes, mais il faut le vivre pour savoir ce qui est le mieux pour chacun.

L'unité fait aussi le choix d'espacer ses pas de maintenance notamment pour les armoires récupérées à M2E suite au dossier BT.

Le plus surprenant, c'est que droite dans ses bottes, la Direction convient que ses armoires n'étaient pas entretenues sous M2E et que le fait de passer des visites semestrielles à annuelles ou annuelles à bisannuelles ne changera pas grand-chose

Il y aura au moins un point commun avec les élus CGT qui n'ont eu de cesse de dénoncer la problématique du manque d'entretien du parc que M2E a « légué » à GDI.....

De manière autonome, les équipes CSA reprendront les colonnes sèches de la ligne 14, mettant fin à la convention GI/OT avec M2E/BGC et MTS L14. Cela représente quand même 2 ETP transférés chez nos collègues de M2E....que deviendront-ils ?

Les élus notent la suppression des 3 effectifs, la diminution des MACE à hauteur de 48 250 € et une réduction des coûts estimée de 221 K€.

Les élus s'étonnent néanmoins du manque de détail chiffré alors que la mise en place du dossier s'effectuera par étapes. Pas de coût total du volet social, pas de coût estimé sur les compensations de la perte des nuits exceptionnelles, les coûts sur l'augmentation de la technicité envisagée, les coûts dus à l'action syndicale, etc.... Pour un dossier présenté en commission économique du CSE, c'est un peu léger. Il est important de vous rappeler que ce dossier a été construit dans un climat social tendu.

En effet, au-delà de ces mois de discussions, un préavis de grève illimité a été déposé par la CGT, ce qui a compliqué le dialogue social pendant près de deux mois.

Il est primordial que la Direction prenne en compte que dès qu'une réorganisation impacte les roulements de façon négative pour l'équilibre vie privée/vie professionnelle, les agents savent se mobiliser et cela dans la durée.

Côté volet social, ce dossier va voir naître une Prime d'efficacité collective (PEC) en 2020 sur l'exercice 2019. Pour un montant de 450 € avec une valeur plancher de 70 € soumise malgré tout aux règles de présentéisme.

Une prime de mise en place de 600 € sera versée après la mise en place à l'ensemble du personnel concerné par ce dossier, à l'exception des cadres.

Pour CSA, le maintien du salaire net est acté. En effet, les agents ne pourront pas être pénalisés sur leurs salaires si le régime de repos et/ou les primes affectent leurs rémunérations.

Enfin, une compensation forfaitaire liée à la diminution des nuits exceptionnelles sera appliquée avec un différentiel multiplié par 1,5.

Les OQ Dev de l'attachement de Barbès verront leurs postes évoluer vers des postes de techniciens sous réserve de remplir les conditions administratives et de la réussite au TAP.

Une remarque à ce sujet, les commissaires classeurs seront vigilants sur l'accès aux postes de Dev. En effet, les nominations des Dev ne devront pas arriver après la mise en place du dossier.

En local avec l'unité, un regard attentif sera porté sur les agents ayant des difficultés avec l'articulation vie privée et vie professionnelle.

De plus, comme la Direction s'y était engagée, les congés d'été ne seront pas affectés avec la mise en place des nouveaux roulements issus du dossier.

Les élus demandent un Rex à un an après la mise en place des roulements pour mesurer l'impact sur le quotidien des agents avec une présentation à la CSSCT.

Au vu des éléments et malgré une oreille attentive de la Direction de l'Unité sur l'aspect personnel des agents, le CSE GDI émet un avis négatif.

PROCEDURE DE VOTE

Pour : 15

Contre : 1

Abstention : 2

L'avis du CSE GDI sur le projet d'évolution du centre de maintenance de Barbès (GDI/ESO) est adopté par 15 voix pour, 1 voix contre et 2 abstentions.

M. LE SECRETAIRE – Il faudra que la Direction de l'unité ESO précise quand elle veut mettre en place ce dossier. Il avait été annoncé à la séance de février qu'il serait mis en place en avril et il y aurait a priori des évolutions. Nous aimerions que vous nous ameniez cette réponse pour que les agents aient la bonne information parce que beaucoup de bruits circulent à ce sujet-là (avril, septembre, juin...). Nous aimerions avoir cette prévision surtout pour la pose des congés.

B – Résolution

- **Résolution sur la rétrocession d'une partie de la dotation de fonctionnement du CSE GDI vers le CSE Central**

M. LE SECRETAIRE – Cette rétrocession a été décidée par les trois organisations syndicales représentatives au niveau du CSEC dont je vais vous donner lecture..... (lecture de la résolution)

Résolution concernant la rétrocession d'une partie de la dotation de fonctionnement du CSE GDI vers le CSEC

Les représentants élus du personnel au CSE n° 7, réunis en séance plénière le 21 mars 2019, donnent pouvoir au Secrétaire du CSE pour établir et signer une convention de rétrocession de 0,02 % du budget de fonctionnement du CSE n° 7 au CSEC de la RATP, en application de l'article L. 2315-62 du Code du travail et des articles 8.5 et 18.3 de l'Accord relatif à la qualité du dialogue social au sein de la RATP signé le 28/11/2018.

PROCEDURE DE VOTE

Pour : 17
Contre : 0
Abstention : 2

La résolution du CSE GDI concernant la rétrocession d'une partie de la dotation de fonctionnement du CSE GDI vers le CSEC est adoptée par 17 voix pour et 2 abstentions.

IV – INFORMATIONS DU PRESIDENT

M. LE PRESIDENT – Sur le rapport des incidents marquants, je suis à votre disposition pour répondre à vos éventuelles questions. Nous avons un incident qui est toujours en cours de finalisation. La voûte du tunnel entre Porte de la Chapelle et Front Populaire a été percée lors de travaux de reconnaissance d'une entreprise qui faisait des forages et qui s'est trompée de trois mètres. Nous avons eu énormément d'eau et les pompes ont bien fonctionné. L'incident s'est produit vers midi et la ligne a été coupée à 17 heures. Il a entraîné une forte mobilisation des équipes, la fuite a pu être colmatée et l'exploitation est repartie de façon nominale le lendemain matin. Je remercie les équipes qui se sont toutes mobilisées sur l'incident. Les travaux de nettoyage ne sont toujours pas complètement terminés. Nous nous retournons bien sûr contre l'entreprise pour lui faire payer les dégâts. Nous avons eu de la chance parce que si l'incident s'était produit au sud de Porte de la Chapelle, la situation n'aurait pas été la même pour les voyageurs. Avez-vous des questions sur les incidents ?

M. ROMERO – Qu'en est-il de l'incident sur le T2 ?

M. LE PRESIDENT – Sur l'incident du T2, l'enquête est encore en cours. Il est dû à une faute humaine. Une analyse est faite sur les facteurs organisationnel et humain. Toutes les procédures sont passées et le tramway étant une conduite à vue, il ne s'agissait pas d'un problème de signalisation. Le conducteur a passé un certain nombre d'étapes de façon mécanique, il est arrivé très vite et il n'a pas freiné. Il est vrai que les accès au SMR étaient encombrés, mais ils ne sont pas encombrés tous les jours. La faute humaine est la première explication, mais elle ne suffit pas. Il faut comprendre comment nous avons pu en arriver là.

M. BAZIN – Vu la configuration des lieux où l'incident s'est produit, il quittait une station. Il s'est lancé à l'allure recommandée et, au moment où il devait vérifier les systèmes, il s'est penché pour regarder ses équipements et il arrivait en butée.

M. LE PRESIDENT – Non.

M. BAZIN – Pour vous, l'incident est dû à une faute humaine ?

M. LE PRESIDENT – Je vous répète l'information qui m'a été communiquée. Il était préoccupé par autre chose, mais le tramway est une conduite à vue et vous le conduisez comme votre voiture. Les questions d'un deuxième niveau sont de savoir pourquoi il pensait à autre chose et pourquoi des trains étaient garés à cet endroit. Il pensait à autre chose et il est arrivé à plus de 50 km/h derrière le tramway garé devant.

M. BAZIN – Le problème est de mettre toujours le curseur en disant que la cause de l'incident est une faute humaine avant tout.

M. LE PRESIDENT – Je vous ai dit qu'il s'agissait d'un facteur organisationnel et humain et je n'ai accusé personne. Je vous ai donné l'information qui m'a été communiquée.

M. BAZIN – Je ne parle pas de vous personnellement et cela peut être l'entreprise d'une manière générale.

M. LE PRESIDENT – Vous m'aviez posé une question lors de la dernière séance à laquelle je n'avais pas pu répondre sur l'état des formations sur les mesures complémentaires de sécurité. Toutes les formations à la Voie ont bien eu lieu.

M. AMOUNI – Il s'agissait d'une information.

M. LE PRESIDENT – Le premier niveau d'information sera incorporé dans les formations. Il permet de se remettre à niveau sur le sujet. Les autres unités ont toutes été informées et cette information est entrée dans le programme de formation.

Un autre point d'information concerne une mutation aux Achats. Les achats d'énergie seront regroupés au département VAL qui traitera l'ensemble des achats d'énergie. Une acheteuse de GDI sera transférée au département VAL pour traiter les achats d'énergie. Pourquoi cette décision ? Dans le marché, les mêmes fournisseurs vendent de l'électricité, du gaz...

M. BAZIN – Nos collègues de Toul restent-ils sur place ?

M. LE PRESIDENT – Cette décision ne change rien et le sujet est juste l'achat. La prescription d'électricité et le traitement des factures restent à l'unité TDE. Les achats d'énergie sont regroupés parce que nous pensons que ce regroupement a du sens.

M. DUMYCZ – Concernant les MCS, j'ai assisté à l'information et j'insiste bien sur ce terme d'information. M. AMOUNI a tout à fait raison. Je suis persuadé que des agents de mon équipe n'ont pas compris. Ils vont partir en surveillance et le problème est compliqué.

M. LE PRESIDENT – Vous m’avez signalé ce point et je l’ai transmis à Jean CHESSE et à Olivier SAIZ. La question comporte deux sujets :

- Nous l’intégrons bien dans la formation, les programmes ont été faits, et il faut voir quand les gens y repasseront.
- La nécessité de refaire une piqûre de rappel d’information pour s’assurer que tout est bien compris.

M. AMOUNI – Il ne faut pas une piqûre de rappel, mais carrément une remise à niveau totale. Il faut savoir lire les schémas traction pour appliquer cette nouvelle forme de sécurité et cette formation ne fait pas partie de notre cursus à l’unité Voie. Comment pouvons-nous lire un schéma traction quand personne ne nous l’a appris et quand nous n’avons aucune base ?

M. LE PRESIDENT – Vous m’en aviez parlé la dernière fois et je vais reboucler sur le sujet.

M. AMOUNI – Cette réglementation n’est pas nouvelle et elle n’est pas sortie en 2018 puisqu’elle doit dater de 2014. On nous dit aujourd’hui qu’il faut l’appliquer maintenant de cette façon et pas autrement. Nous sommes d’accord, mais il se pose un problème. Est-ce que nous étions en danger avant ?

M. LE PRESIDENT – Vous ne l’étiez probablement pas. Pourquoi avons-nous changé de méthode si vous n’étiez pas en danger avant ? Les pratiques sur le terrain n’étaient pas alignées avec les règles de sécurité de l’entreprise. Nous avons choisi d’aligner les pratiques sur les procédures. Nous partons du principe que les procédures ont été pensées pour être faites de cette façon parce qu’elles avaient un niveau de sécurité correct. Or, les pratiques sur le terrain étaient inférieures au niveau de sécurité prescrit. L’étude montre que le risque est extrêmement faible, mais il existe tout de même un risque. Les procédures demandées maintenant sont plus sécuritaires que celles que nous avions avant et il faut les appliquer. J’entends qu’elles obligent à devoir lire des schémas électriques. Il faut que nous vérifiions que tout le monde a bien le bon niveau pour les comprendre. L’unité Voie est essentiellement concernée par ce point.

M. AMOUNI – Le problème se pose aussi bien pour l’agent de l’unité Voie que pour la personne qui va coller les affiches dans le métro. Toute personne qui fait une consignation est susceptible d’y être confrontée.

M. LE PRESIDENT – Je pensais plutôt refaire une passe pour tester le bon niveau de compréhension et vous me dites qu’il ne faut pas faire cela. Il faut regarder si nous devons activer les modules de formation et les reprendre si vous pensez qu’ils sont utiles.

M. DUMYCZ – Il n’existe pas de moyens de contrôle. Vous faites cette information, mais vous ne vérifiez pas que tout le monde a bien compris.

M. LE PRESIDENT – J’étais plutôt pour faire une vérification et vous me dites qu’il n’est pas utile de faire cette vérification puisque les gens n’ont pas compris et ne savent pas bien comment cela fonctionne.

M. AMOUNI – Lorsque nous entrons à l'unité Voie, nous avons une formation pendant 9 mois. On nous dit pendant ces 9 mois que la sécurité est l'élément plus important et, si nous loupons un test, nous ne serons pas pris. Nous partions sur cette base et nous apprenons en fin de compte aujourd'hui que nous n'appliquions pas du tout la bonne sécurité depuis x années. On nous demande de nous réorganiser complètement au niveau de la sécurité.

M. LE PRESIDENT – La situation n'est pas aussi caricaturale que vous le dites.

M. AMOUNI – Le problème est très simple pour moi : ou je mets 2 coupes, ou je mets 6 coupes. Si vous me dites que je ne suis pas protégé avec 2 coupes et que je suis protégé avec 6 coupes, je n'étais donc pas protégé avant.

M. LE PRESIDENT – Si je traduis vos propos, vous me dites que l'information n'a pas été suffisante ?

M. AMOUNI – Je pense qu'il ne faut pas une information, mais une formation.

M. LE PRESIDENT – Vous me dites que l'information n'a pas été suffisante. Nous regarderons comment activer une formation pour les gens qui estiment que leur formation a été insuffisante sur la bonne maîtrise des processus.

M. RODRIGUES – Vous pourriez l'imaginer dans le cadre du recyclage.

M. LE PRESIDENT – J'avais entendu la question, mais je n'avais pas senti le même degré d'urgence.

M. AMOUNI – L'urgence était présente dès le début et dès que nous l'avons appris. Aujourd'hui, nous engageons la sécurité auprès des entreprises extérieures quand nous leur disons qu'ils peuvent descendre en toute sécurité dans la voie.

M. LE PRESIDENT – Il faut que nous l'appliquions et que nous nous mettions en ligne avec le règlement.

M. LE SECRETAIRE – Nous avons un vrai sujet qui est plus prégnant sur l'unité Voie puisqu'il est fait le constat dans le cursus de formation qu'il n'est pas demandé pour aux poseurs de l'unité Voie de savoir lire des schémas traction ou des schémas électriques, ce n'est pas le cas pour les agents de CT ou TDE. Je rejoins la demande qu'il soit fait un zoom sur l'unité Voie et pour les salariés des entreprises extérieures qui travaillent à côté afin de mettre en place immédiatement des formations sans attendre un recyclage avec un QCM à la fin de la formation pour vérifier si les connaissances sont acquises.

M. AMOUNI – Pourquoi y a-t-il du retard sur une formation aussi importante ? Pourquoi sommes-nous là aujourd'hui à se dire qu'il faudrait faire une formation ? Il s'agit de la sécurité.

M. LE PRESIDENT – Une information a été faite pour le présenter à tout le monde et elle était suffisante dans les autres unités. J'entends que cette information n'est pas suffisante à l'unité Voie et il faut la compléter, dont acte. Nous nous en occupons. Nous

avons des règlements de sécurité qui ont été définis et nous devons les appliquer. Nous avons fait ce choix et nous n'avons pas fait le choix de déroger et de changer la loi.

Mme MATEOS – Quel retour avez-vous sur le fait que l'information a été passée, a été bien perçue et a été bien entendue ?

M. LE PRESIDENT – Je n'ai pas dit qu'elle avait été bien perçue, mais qu'elle a été faite partout et j'ai les dates.

M. PELLETIER – Elle a été faite à notre demande et avec insistance.

M. MORVAN – Concernant les formations, vous avez une obligation de résultat en matière de sécurité. Toute formation doit être validée par un contrôle de connaissances.

M. LE PRESIDENT – Je suis d'accord avec vous comme le proposait M. Le Secrétaire et je ne dis pas le contraire.

M. MORVAN – Le contrôle de connaissances a été fait à l'origine de la formation, mais le sujet n'était pas expliqué de cette façon dans la formation initiale.

M. AMOUNI – Il n'était pas expliqué de cette façon et on nous demandait d'appliquer l'ancienne méthode. Certains stagiaires ont même loupé leur concours à cause de la sécurité parce qu'ils n'ont pas bien appliqué l'ancienne méthode. On nous dit aujourd'hui que l'ancienne méthode n'est pas bonne et qu'il faut appliquer la nouvelle méthode.

V – INFORMATIONS DU SECRETAIRE

M. LE SECRETAIRE – Je voudrais revenir sur un tract du SAT qui est sorti. Le premier point concerne la question que nous venons d'évoquer. Il est peut-être dommage d'en arriver là puisque ces éléments avaient déjà été évoqués en CSSCT via son secrétaire.

Je sais par son intermédiaire que les agents de la Voie ont un cursus différent des autres unités, qu'il faut être très attentif aux formations qui leur sont dispensées et vérifier qu'ils ont bien intégré les connaissances vu leurs manques en matière de lecture d'un schéma électrique. Le message a vraiment été porté.

Je voudrais également faire part de notre surprise en lisant la deuxième partie du tract sur le fait de « dézinguer » quatre anciens élus. Je pense que nous avons sûrement d'autres sujets à évoquer et à traiter entre nous pour combattre toutes les attaques que nous pouvons subir de l'entreprise via la direction du département avec la productivité et les diminutions d'effectifs qui sont malheureusement dans la continuité. Il faut garder nos forces sur ces sujets-là et faire attention à ne pas colporter des fausses vérités. J'en prendrai pour preuve la mise en parallèle d'un accord qui met en avant le déroulement de carrière auquel certains élus pourraient prétendre. Il suffit de le lire et de voir que cet accord concerne uniquement ceux qui sont au-dessus de nous,

à savoir le Trésorier du CE, le Secrétaire du CE et les élus qui siègent au niveau du Conseil d'Administration et il ne concerne en aucun cas des Secrétaires de CSE, des Secrétaires de CHSCT ou de CSSCT aujourd'hui. Je voulais fait part de notre surprise et de notre mécontentement à ce sujet.

La prochaine commission économique se réunira le 11 avril 2019.

VI – QUESTIONS DIVERSES/CORRESPONDANCES

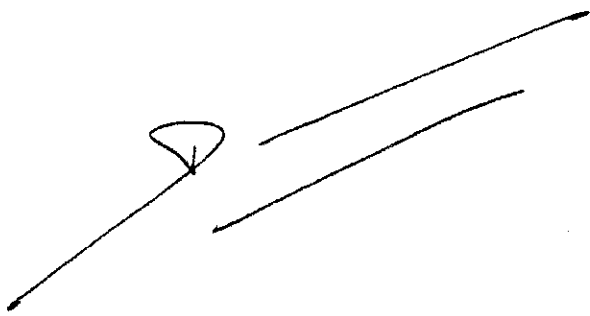
VII – DATE DE LA PROCHAINE SEANCE

M. LE PRESIDENT – Notre prochaine séance se tiendra le 18 avril 2019. Je vous remercie pour votre participation.

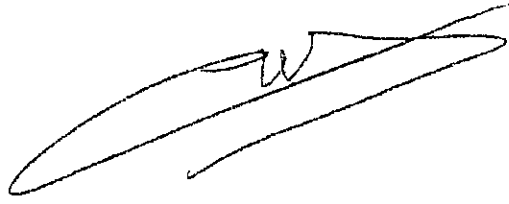
La séance est levée à 12 h 43.

Le Président :

Le Secrétaire :



Olivier DUTHUIT



Eric TURBAN

