

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

1 7 <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition, en application de l'article 13 de la Constitution, de M. Jean Castex, président-directeur général de la RATP, dont la reconduction est proposée par le Président de la République, et vote sur le projet de nomination (*M. Sylvain Berrios, rapporteur*)..... 2

Mercredi 9 octobre 2024  
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 3

SESSION ORDINAIRE DE 2024-2025

**Présidence de  
Mme Sandrine Le Feur,  
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a auditionné, en application de l'article 13 de la Constitution, M. Jean Castex, président-directeur général de la RATP, dont la reconduction est proposée par le Président de la République (*M. Sylvain Berrios, rapporteur*).

**Mme la présidente Sandrine Le Feur.** Nous sommes aujourd'hui réunis en application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution et de la loi organique du 23 juillet 2010 pour entendre M. Jean Castex, que le Président de la République propose de reconduire aux fonctions de président-directeur général de la RATP.

Cette audition, qui est publique, sera suivie d'un vote par scrutin secret, effectué par appel nominal et hors la présence de M. Castex. Aucune délégation de vote ne sera possible. Le dépouillement du scrutin se déroulera en même temps à l'Assemblée et au Sénat, où M. Castex a été entendu la semaine dernière par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Je rappelle, enfin, qu'en application de notre règlement, nous avons nommé un rapporteur sur cette proposition de nomination, M. Sylvain Berrios, lequel vous a adressé un questionnaire, monsieur le président, dont les réponses ont été communiquées aux membres de la commission.

Je souhaite saluer la proposition de vous reconduire aux fonctions de président-directeur général de la RATP. Rappelons que votre mandat est arrivé à échéance le 23 juillet dernier et qu'un arrêté vous a permis d'assurer votre propre intérim tandis qu'un décret de juillet 2024 a renouvelé votre mandat au conseil d'administration pour cinq ans.

Les Jeux olympiques et paralympiques ont été un succès pour la RATP. Je vous en félicite et remercie les agents pour la qualité du service qu'ils ont assuré. Les Jeux sont désormais derrière nous et il importe de donner à la présidence de la RATP de la visibilité à plus long terme. L'établissement devra faire face à d'importantes échéances. Qu'il s'agisse de l'ouverture à la concurrence, du dialogue social, de l'attractivité des métiers, de l'intervention de filiales hors de la région parisienne, les défis ne manquent pas. Monsieur le président, nous serons très attentifs à vos analyses sur tous ces enjeux.

Je cède maintenant la parole à notre rapporteur, M. Sylvain Berrios.

**M. Sylvain Berrios, rapporteur.** À la tête de la RATP depuis maintenant près de deux ans, vous avez réussi le tour de force d'instaurer avec chaque partie prenante, qu'il s'agisse des élus locaux, des agents ou des usagers, un dialogue, source d'apaisement qui a permis au groupe de continuer de progresser.

Je salue la qualité des réponses que vous avez apportées lors de votre audition au Sénat comme la remarquable précision de celles que vous avez fournies au questionnaire qui vous a été envoyé.

Les Jeux olympiques et paralympiques ont mis en lumière les qualités de la RATP et de ses agents, grâce à la mobilisation desquels de nombreuses personnes ont pu découvrir, avec plaisir, les transports en commun parisiens. Aucun problème n'a été rencontré et nous espérons tous que cette dynamique ne sera pas lendemain. L'une des questions brûlantes qui se posent à nous est de savoir comment continuer sur cette lancée.

À cet égard, l'enjeu de l'investissement a toute son importance. Pour la période 2021-2024, le groupe RATP a disposé de plus de 8 milliards à ce titre. Il est appelé à se développer dans les régions et, à travers ses filiales, hors de nos frontières et l'on peut se demander comment vous comptez assurer ce déploiement sans sacrifier les investissements nécessaires aux transports des Franciliens.

Par ailleurs, comment envisagez-vous l'articulation entre le Grand Paris Express (GPE), dont la mise en service débutera à la fin de l'année 2025, et le réseau RATP, en matière de tarification, d'investissements et de services aux usagers ?

Enfin, nous aimerions savoir comment la RATP se prépare à l'ouverture à la concurrence dont le symbole sera peut-être justement le GPE puisque lors du lancement de ses premières lignes, elle n'aura plus le monopole sur le réseau francilien.

Pour finir, je précise que j'appelle les membres de la commission à donner un avis favorable à votre nomination.

**M. Jean Castex.** Il y a un peu moins de deux ans, je me tenais dans cette même salle, devant la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de votre assemblée, à la suite de la démission de ma prédécesseure, dont le mandat s'achevait, hasard du calendrier, quelques jours avant l'ouverture des Jeux olympiques et paralympiques (JOP). Le processus de renouvellement a été interrompu par la dissolution de l'Assemblée nationale, ce qui a conduit le Gouvernement à prolonger mes fonctions par intérim, notamment pour faire face au défi des JOP. La procédure a repris son cours et me voici une nouvelle fois devant vous.

J'aimerais vous dire combien j'ai été heureux, depuis novembre 2022, d'occuper ces fonctions, fonctions difficiles, ancrées dans le terrain puisque l'activité de cette belle entreprise de service public touche la vie quotidienne de millions de nos concitoyens, franciliens ou pas. La météo a un impact sur la fréquentation de nos réseaux mais, en moyenne, 10 à 11 millions de personnes empruntent chaque jour nos lignes, sur lesquelles, comme peuvent bien l'imaginer les élus que vous êtes, il se passe quelque chose à chaque instant.

Avec le recul que m'autorise l'expérience que j'ai accumulée au cours de ces presque deux ans, je dirai que nous sommes dans un entre-deux, période qui n'est jamais simple à gérer, notamment pour nos concitoyens.

Nous avançons, à l'intérieur du périmètre de la région Île-de-France, dans la modernisation et le développement des transports publics.

Le lancement du GPE va constituer une révolution pour l'Île-de-France : elle repose sur une logique de desserte de banlieue à banlieue alors que pendant des décennies, ce sont les liaisons entre Paris et sa banlieue qui ont guidé le déploiement des transports en commun. Quand la mise en service du GPE sera achevée, le linéaire du réseau historique, lequel est déjà le plus dense des métropoles européennes, aura doublé. Je précise que la RATP est heureuse d'avoir été choisie pour exploiter la première ligne du GPE, le tronçon sud de la ligne 15, à partir du mois de décembre 2025.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités (IDFM), autorité organisatrice de la mobilité (AOM) dont nous dépendons, a décidé de procéder à une modernisation complète du réseau

historique. Les lignes 1, 4 et 14 ont déjà été rénovées mais il reste des lignes où circule encore du matériel beaucoup trop ancien, remontant à cinquante ans. Le cap est fixé : tout est dans les tuyaux, y compris les commandes de trains, mais ce processus prendra un certain temps.

Cette modernisation à l'œuvre prend bien sûr en compte les exigences liées à la transition écologique, changement dont nous sommes un acteur majeur, mais elle n'a pas atteint ses pleins effets en matière de capacité de transports alors que nos concitoyens éprouvent de plus en plus de difficultés à circuler en automobile, du fait, pardonnez-moi ce raccourci, d'une certaine chasse à la voiture. Les travaux sont en cours, ce qui implique interruptions partielles de trafic et perturbations. Le prolongement de la ligne 14 vers le nord, jusqu'à Saint-Denis Pleyel, vers le sud jusqu'à Orly, belle réussite dont nous nous félicitons tous, a, par exemple, nécessité de multiples interruptions, qui ont suscité des récriminations parfaitement compréhensibles chez les usagers.

Au-delà des considérations techniques de gestion et de management, il nous faudra faire œuvre de pédagogie à l'égard de ces derniers. Parmi mes axes stratégiques figure le renforcement de leur présence dans la gouvernance de la RATP. Acte symbolique, j'ai déjà autorisé pour la première fois leurs représentants au conseil d'administration de la RATP à suivre *in extenso* les travaux de la mission d'enquête interne que j'ai constituée à la suite du lourd incident intervenu en juin 2023 sur la ligne 4, du fait des travaux d'automatisation – il n'y a pas eu de blessés mais, situation traumatisante, plusieurs rames s'étaient retrouvées coincées entre deux stations. Cette participation sera systématisée lors des futures enquêtes internes. En lien avec IDFM, j'entends également généraliser les comités de ligne. Nous devons donner plus de place aux usagers, par principe, mais aussi pour nous aider à mieux gérer cette période intermédiaire.

Au cours de ces deux dernières années, j'ai dû faire face à des défis d'ampleur.

Le premier concerne la production et renvoie aux sous-effectifs. Si la réussite, presque au-delà de nos espérances, d'un nouveau plan de recrutement nous a permis d'améliorer notre offre de transport, la situation reste fragile.

Nous avons aussi été confrontés à l'inflation, dont l'impact s'est fait sentir sur nos comptes. La RATP, qui n'est pas éligible aux aides dédiées aux énérgo-intensifs, a vu, pour une consommation avoisinant celle d'une ville comme Bordeaux, sa facture énergétique passer à plus de 400 millions en 2023, soit une augmentation de 200 millions. Il nous a fallu négocier avec IDFM et avec l'État pour éviter, d'une part, de finir dans le rouge, d'autre part, de priver nos salariés du versement de la prime d'intéressement. Compte tenu de l'évolution des prix de l'énergie, nous ne pouvons pas dire que ces problèmes sont derrière nous.

Troisième défi : l'ouverture à la concurrence. Même si, à notre demande, le législateur a eu la sagesse d'échelonner sa mise en œuvre, elle est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour le réseau des bus.

Quatrième et dernier défi : les Jeux olympiques et paralympiques. Il est compréhensible que l'on nous demande de maintenir le même niveau de qualité après qu'ils ont eu lieu mais il faut d'abord souligner que nous avons su relever ce défi, pour le prestige et l'honneur de notre pays. La RATP étant une entreprise publique, nous sommes très attachés à l'image qu'elle renvoie de la France.

Le groupe a fait face collectivement à tous ces défis, grâce notamment, monsieur le rapporteur, au rétablissement du dialogue social dont je me réjouis. Nous devons continuer d'avancer et j'ouvrirai ici plusieurs perspectives.

Il nous faut réussir le chantier de l'investissement et de la modernisation. Il y a encore beaucoup de lignes – pensons à la ligne 8, à la ligne 7, à la ligne 13 – où circulent des métros de plus de cinquante ans, dont les systèmes informatiques, les premiers à être embarqués, doivent être repensés. Ce renouvellement est un défi supplémentaire et je remercie IDFM de nous donner les moyens de le relever. L'investissement annuel consacré à la modernisation qui représentait 800 millions, il y a dix ans, s'élève actuellement à 2 milliards. Il importe de poursuivre dans cette voie même si tout ne se réduit pas à des considérations budgétaires. Nous devons aussi tenir les délais, en prenant en compte les contraintes techniques lourdes liées aux interventions souterraines.

Je citerai également l'achèvement du plan bus 2025, qui vise à rendre propre notre flotte. Nous avons fait la moitié du chemin ; reste à gravir les dernières marches avec un cap fixé à 2027. La RATP, en tant que service public, se doit d'être exemplaire en matière de transition écologique – ce n'est pas à vous, membres de cette commission, que je rappellerai le poids du secteur des transports dans les émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, nous devons trouver des solutions pour tous les problèmes du quotidien car c'est d'eux aussi qu'a à s'occuper le président-directeur général de la RATP. Nous sommes confrontés à une inflation de colis abandonnés sur notre réseau, phénomène lié notamment à la distraction née de l'usage des téléphones portables. Elle a une répercussion très forte sur l'état du trafic, compte tenu du caractère drastique des réglementations qui supposent l'intervention de brigades cynophiles et de démineurs. Nous agissons dans ce domaine comme pour la prise en charge des malaises de voyageurs à travers des dispositifs dont je suis prêt à vous donner les détails.

Nous avons pris à bras-le-corps le problème de l'absentéisme qui connaît une augmentation générale en France, sur laquelle s'est exprimé récemment le directeur de la Caisse nationale de l'assurance maladie (Cnam). Nous avons élaboré un plan, capital à mes yeux, destiné à favoriser le présentéisme grâce à de meilleures conditions de travail – actions relatives au logement, mise en place de la semaine de quatre jours –, plan assorti d'une chasse aux abus, voire aux infractions à la loi – plusieurs licenciements ont déjà été prononcés. J'estime que l'exemplarité attachée au service public doit valoir dans tous les domaines et j'ai bien expliqué cette stratégie aux organisations syndicales, en rappelant que les absences injustifiées génèrent un surcroît de travail pour les équipes. J'espère traduire ce plan en plan d'entreprise intégré dans le nouveau contrat avec IDFM pour 2025-2029.

Je finirai en soulignant que nous avons besoin du soutien de la représentation nationale en plusieurs domaines. L'amélioration des conditions de logement est impérative si nous voulons limiter l'absentéisme. Rappelons que de très nombreux agents de station mettent plus d'une heure et demie pour se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail. Le groupe RATP est prêt à s'engager financièrement, notamment à travers sa filiale immobilière, RATP Habitat, mais ces efforts ne suffiront pas. Ils doivent être accompagnés d'évolutions législatives. C'est la raison pour laquelle nous avons suggéré divers amendements au projet de loi relatif au développement de l'offre de logements abordables, déposé au Sénat avant la dissolution. Des assouplissements s'imposent également en ce qui concerne la sûreté des usagers comme des salariés. Le parcours législatif de la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports a lui aussi été interrompu et j'invite la

représentation nationale à l'examiner à nouveau. Alors même que les agressions à l'encontre de nos agents se multiplient, nous avons dû, le 1<sup>er</sup> octobre dernier, cesser d'utiliser les caméras-piétons dont ils avaient été équipés à titre expérimental pendant les Jeux olympiques et paralympiques. Il faut rétablir la possibilité d'y avoir recours, voire l'étendre, comme le proposait ce texte, aux chauffeurs de bus particulièrement exposés à l'agressivité.

**Mme la présidente Sandrine Le Feur.** Je vous remercie pour la passion et l'enthousiasme que vous avez mis dans vos propos.

Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

**M. Pierre Meurin (RN).** Je vous remercie pour le discours de politique générale que vous venez de prononcer et espère que celui de l'actuel Premier ministre, la semaine dernière, ne vous a pas rendu nostalgique de vos précédentes fonctions. Votre enthousiasme me fait toutefois penser que ce n'est pas le cas.

Pouvez-vous nous indiquer si oui ou non vous serez candidat aux fonctions de président-directeur général du groupe ADP ? Comme votre nom a circulé pour ce poste dans les médias il y a quelques semaines, nous aimerions avoir une réponse claire de votre part. En ces temps troublés, la RATP a besoin de stabilité.

Ma deuxième question porte sur la pollution. L'année dernière, des études ont mis en évidence une forte présence de particules fines dans le métro. Quel est l'intérêt des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) censées encourager le report modal en faveur des transports communs, si ceux-ci polluent autant, voire plus, que la voiture ? Vous pourrez nous dire tout le mal que vous en pensez.

La RATP collabore avec la société des grands projets (SGP) pour déployer le réseau du Grand Paris Express, dont les coûts connaissent une dérive, leur estimation étant passée de 22 milliards à 35 milliards. Quel regard portez-vous sur ce projet, vous qui avez évoqué la « chasse à la voiture » ? N'importerait-il pas de suspendre l'application des ZFE-m dans l'attente de la mise en service des services express régionaux métropolitains (Serm) ? C'est ce que notre groupe avait proposé l'année dernière lors de l'examen de la proposition de loi relative à ces nouvelles lignes pour éviter de pénaliser les habitants des zones rurales, obligés d'utiliser leurs véhicules pour accéder aux services publics et aux services de santé, situés dans les zones urbaines.

**M. Jean Castex.** La réponse à votre première question sera brève : je n'ai jamais été et je ne suis pas candidat aux fonctions de président-directeur général du groupe ADP. Il ne faut pas croire tout ce que disent les médias !

ZFE ou pas, je me dois de m'occuper de la pollution dans les enceintes ferroviaires souterraines, laquelle, précisons-le, est moindre que la pollution de l'air extérieur. Les normes et les seuils que le législateur s'est employé depuis des années à fixer ne s'appliquent d'ailleurs pas aux réseaux du métro.

Depuis que j'ai pris la tête de la RATP, je me suis attaché à renforcer la lutte contre la pollution de plusieurs manières. Nous avons tout d'abord multiplié les outils de mesure sur les quais et dans les rames. Les analyses menées depuis des décennies avec les autorités sanitaires sur la mortalité des agents fournissent des renseignements précieux. En matière de pollution, le risque dépendant de la durée de l'exposition, les indicateurs relatifs à la mortalité

des salariés sont en effet particulièrement utiles. Or ils n'ont jamais mis en évidence la prévalence d'affections bronchopulmonaires ou d'autres maladies provoquées par les particules fines. Décision a été récemment prise de leur adjoindre des indicateurs de morbidité.

Toutefois, il ne suffit pas de mesurer plus, il faut aussi rendre compte de manière transparente ; des baromètres seront donc publiés régulièrement, notamment par Airparif. Enfin, il faut agir : nous avons lancé un plan de modernisation et d'accroissement de la ventilation et, surtout, un projet de réduction à la source des émissions de particules fines grâce à la mise en circulation de nouvelles rames dont le système de freinage sera quasi entièrement électrique. Ces rames, plus sécurisées et plus fiables, auront une capacité de transport supérieure et consommeront 25 % d'énergie en moins.

Le groupe RATP n'a pas été sollicité dans le cadre du Grand Paris Express, mais nous approuvons les projets de Serm et sommes prêts à y participer. Nous exploitons beaucoup de transports urbains en province, ce qui nous donne la légitimité pour nous positionner.

**Pierre Cazeneuve (EPR).** Je vous prie de m'excuser d'avoir manqué les premières minutes de l'audition en raison d'un souci dans le métro – c'est un événement assez rare pour être souligné. (*Sourires.*) Qu'il me soit permis de vous remercier pour les travaux de réflexion que vous avez engagés avec IDFM sur le prolongement de la ligne 10, lequel, ajouté à l'arrivée de la ligne 15 à Rueil-Malmaison et à Saint-Cloud, permettra une meilleure couverture de ma circonscription. J'ajoute que vous avez eu la grande gentillesse, sous la précédente législature, d'inviter les membres de la commission pour une visite de terrain, et que nous aurions plaisir à retourner dans un centre de la RATP afin de donner corps à nos échanges.

Lorsque vous avez pris les rênes du groupe en 2022, il était en difficulté sur plusieurs points ; depuis, il a été remis sur les rails, comme l'a montré la contribution étincelante de la RATP au succès des Jeux olympiques et paralympiques. Nous remercions à cet égard l'ensemble des agents du groupe pour leur mobilisation.

Ma première question porte sur la transition énergétique. Dans le cadre du plan bus 2025, 17 centres-bus ont déjà été transformés. Êtes-vous confiant sur la trajectoire qui prévoit l'aboutissement du plan en 2027 ? Quels obstacles avez-vous identifiés ? Par ailleurs, si la RATP est l'un des plus grands consommateurs d'énergie de France, elle est aussi un producteur d'énergie via ses réseaux d'air chaud et d'air froid. Quelles sont vos perspectives en matière de souveraineté énergétique ?

Ma deuxième question porte sur vos attentes concernant l'évolution de la législation. Nous avons déjà échangé sur le sujet dans le cadre de la loi relative aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024, puis de la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports, et je tiens à souligner la qualité du dialogue que vous avez entretenu avec les parlementaires de tous les groupes, y compris lors de la discussion de la proposition de loi visant à surseoir à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de M. Peu.

**M. Jean Castex.** J'ai plusieurs fois entendu dire : « Si cela pouvait être toujours comme pendant les Jeux ! » Il est vrai que nous avons donné le meilleur de nous-mêmes, mais on ne peut pas être en permanence en heure de pointe. Pour employer une métaphore sportive, la RATP court toute l'année un marathon ; les Jeux olympiques sont un sprint, et l'on ne peut

pas sprinter sur 42 kilomètres. Un autre impératif était l'extension des lignes 11 et 14, dont les délais ont été tenus. Cela a été un formidable exercice de cohésion interne, de mobilisation, de transversalité et de rapprochement entre les salariés, à qui nous devons cette réussite.

J'ajoute que seuls 4,3 millions d'usagers empruntaient quotidiennement le réseau ferré durant les Jeux contre 7 millions en temps normal, et 11 millions sur l'ensemble du réseau de la RATP. Ces chiffres sont en baisse par rapport à l'avant-covid. Le télétravail nous a fait perdre une clientèle que j'entends reconquérir ; à mon sens, une entreprise de transport durable doit se fixer pour objectif d'attirer le plus possible de passagers sur ses lignes. À la fin de l'année 2022, quand j'ai pris mes fonctions, nous assurons 75 % de l'offre de bus demandée par IDFM ; nous atteignons désormais 90 %.

J'espère que nous réaliserons le plan bus 2025 dans les temps. Les obstacles sont connus : la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), les règles de protection contre les incendies, etc. Le remplacement des bus au gasoil par des bus électriques implique une réorganisation des dépôts et des travaux lourds pour lesquels il faut parfois un an et demi avant d'obtenir les autorisations administratives, tant le sujet est complexe.

La RATP s'est fixé le double objectif d'une diminution de sa facture énergétique de 15 % entre 2019 et 2029 et de l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans son mix énergétique. Ainsi, partout où cela est possible, nous couvrirons nos bâtiments industriels d'installations photovoltaïques. Pour l'anecdote, en 1900, la Compagnie du chemin de fer métropolitain avait construit sa propre usine d'électricité en plein Paris, quai de la Râpée, là où se trouve le siège actuel, pour garantir son autonomie énergétique. J'en rêve ! Il est vrai que c'était une usine à charbon...

**Mme la présidente Sandrine Le Feur.** Je rappelle que le déroulement des auditions a été défini en réunion de bureau et que le temps de réponse de l'auditionné n'a pas été limité. Nous pourrions revenir sur ces modalités lors de la réunion du bureau qui suivra l'audition.

**M. Bérenger Cernon (LFI-NFP).** Votre reconduction à la tête de la RATP intervient dans un contexte marqué par des défis sociaux, économiques et environnementaux importants dans lequel la poursuite de l'intérêt général et la mission de service public ont plus que jamais un rôle à jouer, aussi bien pour les agents que pour les usagers.

Nous sommes particulièrement préoccupés par l'ouverture à la concurrence, qui agit à rebours de la mission même de service public. Elle n'était pourtant pas obligatoire : le règlement européen rendait possible un report jusqu'en 2039 et proposait même d'autres pistes, notamment celle de la régie publique, laquelle, hélas, n'a même pas été envisagée. Un constat fait largement consensus : l'ouverture à la concurrence s'est faite dans une grande impréparation. Même Clément Beaune, alors ministre des transports, avait reconnu que le calendrier n'était pas tenable. En décembre 2023, le rapport du Sénat sur la proposition de loi portant ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien mentionnait, quant à lui, que « de nombreuses difficultés opérationnelles sont apparues depuis le début du processus de préparation et d'adaptation au régime concurrentiel ». Pourtant, l'ancienne minorité présidentielle a soigneusement détricoté la proposition de loi de nos collègues du groupe GDR visant à reporter l'ouverture à la concurrence à 2028.

J'insiste sur l'impact social très lourd de cette mise en concurrence. Le passage à une logique de compétition est néfaste et l'expérience montre qu'elle se traduit par des

suppressions de postes, par des conditions de travail dégradées pour les agents et par une baisse de la qualité du service public car la pression concurrentielle conduit à une course au moins-disant social et à l'affaiblissement de la qualité du service rendu aux usagers, notamment dans les quartiers paupérisés où la dépendance aux transports publics est plus forte, ce qui en fait potentiellement une source de discrimination territoriale. Comment pouvez-vous garantir que l'ouverture à la concurrence croissante de la RATP ne se fera pas au détriment des droits sociaux des agents et de la qualité du service public rendu aux usagers ?

Je tiens également à m'attarder sur la question des ressources humaines. Pendant le covid, la RATP a quasiment arrêté de recruter, ce qui a engendré un manque cruel de personnel ; en 2023, elle a lancé un grand plan de recrutement. De façon générale, le groupe est confronté à une crise d'attractivité dont la présidente de région et la direction de la RATP se rejettent mutuellement la responsabilité et qui inclut une difficulté de pérennisation des embauches. Les conditions de travail des agents en sont entachées et l'offre de transport pour les usagers s'en trouve dégradée. De même, la fin des régimes spéciaux de retraite marque une fracture entre anciens et nouveaux employés et fragilise l'attractivité du groupe. L'accord conclu pour les Jeux olympiques et paralympiques a accordé aux salariés des primes qui variaient entre les métiers, ce qui interroge sur votre perception du corps social : y aurait-il des sous-salariés dans votre entreprise ? Pouvez-vous nous assurer que la RATP continuera à remplir son rôle de service public malgré la crise d'attractivité qu'elle traverse ? Comment vous paraît-il envisageable de maintenir la cohésion sociale au sein de la RATP, alors même que la structure souffre d'un manque de main-d'œuvre ?

Mon groupe tient à féliciter tous les agents de la RATP, quel que soit leur métier, pour leur réussite durant la période des Jeux. Ils ont démontré que, dès lors que l'on y consacre les moyens humains, financiers et matériels nécessaires, le service est de qualité, aussi bien pour les usagers que pour les agents.

**M. Jean Castex.** Il n'y a jamais eu de sous-salariés à la RATP. Avec vous, soit on est inapte au dialogue parce qu'on ne sait pas conclure des accords, soit on achète la paix sociale ! La vérité, c'est que les accords conclus en vue des Jeux olympiques et paralympiques ont été largement approuvés par les organisations syndicales de la plupart des branches. Je me réjouis qu'ils aient abouti. Les salariés ont consenti beaucoup d'efforts supplémentaires, dont celui de renoncer à leurs congés habituels, et personne n'a manqué à l'appel ; c'est à mes yeux une preuve de leur attachement à leur entreprise et à leur pays.

Il me semble que le climat social est aujourd'hui meilleur que je l'avais trouvé. J'ai signé avec les syndicats plusieurs accords, dont certains sont assez exigeants. Nous avons ainsi consenti aux conducteurs de bus des augmentations de salaire indispensables pour améliorer l'attractivité du métier que nous avons compensées par une diminution de six jours de RTT, trois en 2023 et trois en 2024. C'est un accord gagnant-gagnant qui nous a permis de récupérer de la force de travail, c'est-à-dire du service public.

De même, le plan de recrutement de 2023 a très bien marché. Le nombre de CV reçus est le meilleur indicateur de notre attractivité : avant 2019, nous recevions en moyenne 60 000 CV par an ; en 2021, nous en avons reçu 69 142 ; en 2023, 177 879 ; au mois de juillet de cette année, nous en étions à 169 948. Je craignais que le décret portant abrogation du régime spécial de retraite n'entrave le recrutement ; cela n'a pas été le cas, et les nouveaux entrants sont très attachés au service public. Je précise que la majorité d'entre eux sont recrutés en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne. La RATP est fière d'être une grande entreprise d'intégration qui apporte de la stabilité et de la visibilité à ses salariés.

Le législateur a bien fait d'aménager les conditions initialement prévues de l'ouverture à la concurrence ; elles étaient irréalistes, notamment s'agissant des droits du personnel. L'autorité organisatrice avait décidé de redécouper en même temps les lignes et les dépôts, ce qui aurait eu pour résultat d'obliger certains salariés à changer de dépôt, et donc potentiellement de domicile, même si la RATP se succédait à elle-même – ce que nous espérons vivement. C'était inacceptable et le législateur a restauré, à raison, le principe du volontariat. Nous avons également revu avec les organisations syndicales le décret du transfert ; est pendant devant le Conseil d'État le décret, lui aussi négocié, sur le transfert des droits à la retraite des agents qui changeraient d'employeur.

Nous serons candidats sur tous les lots où nous sommes sortants, c'est-à-dire sur 100 % des lots, à condition que le contenu des offres n'implique ni un recul social ni un recul du service public. Je préfère perdre un lot plutôt que l'assurer dans des conditions qui ne correspondraient pas aux valeurs cardinales de la RATP. La décision finale reviendra à l'autorité organisatrice de transports. Je saisis l'occasion pour répéter, comme je l'avais dit il y a deux ans et comme je viens de le rappeler au Sénat, que l'on gagnerait à créer un observatoire indépendant sur les conditions de mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence.

Grâce à tous ces efforts, le climat social est moins chaud qu'il ne l'était en 2022. Certaines organisations syndicales refusaient de discuter au motif qu'elles étaient opposées au principe même de l'ouverture à la concurrence. J'ai fait valoir que les modalités de cette mise en concurrence représentaient un enjeu important pour leurs mandants, et elles sont désormais autour de la table ; il y a toujours des désaccords, mais nous avançons. Pour ma part, je n'ai pas d'opinion *a priori* sur le sujet, à condition que la qualité et l'efficacité du service public ne reculent pas. La mise en concurrence est un moyen ; elle ne saurait être une finalité.

**M. Romain Eskenazi (SOC).** Lorsque mes collègues socialistes m'ont mandaté pour intervenir en leur nom, j'ai mené mon enquête en interrogeant non seulement les parlementaires de mon groupe, mais aussi les élus municipaux, départementaux ou régionaux avec qui vous êtes en lien, notamment ceux qui vous entendent régulièrement au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Les retours sont unanimes concernant votre implication personnelle dans les dossiers, votre disponibilité et votre réactivité aux questions sur les plans d'investissement ou sur les transports du quotidien. Les chiffres parlent pour vous : un chiffre d'affaires en augmentation de 7 % à plus de 6,5 milliards d'euros en 2023, un taux record d'investissement à 2,5 milliards et quasiment 5 000 nouveaux CDI.

Au nom du groupe Socialistes et apparentés, j'apporte donc mon soutien à votre reconduction. Je tiens néanmoins à signaler trois points de vigilance qui recourent des préoccupations déjà exprimées.

Premièrement, vous avez indiqué, dans votre réponse écrite au questionnaire, que des efforts avaient été consentis pour l'accessibilité des tramways et des bus. Les assises « Métro pour tous », dont l'objectif est de rendre accessible le métro historique, s'ouvriront demain. Quel est l'état d'avancement de vos échanges avec l'État, la ville et l'autorité organisatrice concernant le plan pluriannuel d'investissement dans cette mise en accessibilité ?

Deuxièmement, le taux de particules fines dans les stations de métro est cinq fois supérieur aux recommandations de l'OMS (Organisation mondiale de la santé). Un plan d'investissement de 57 millions d'euros a été consacré au renouvellement des freins et des ventilateurs et à la mise en place de détecteurs entre 2021 et 2024. Les mesures les plus récentes ont-elles donné satisfaction ? Quel est votre plan d'investissement pour l'avenir ?

Troisièmement, l'ouverture à la concurrence s'est faite dans la douleur en grande couronne à partir de 2021. Comment appréhendez-vous la coordination entre les acteurs appelés à se multiplier sur les lignes du réseau historique ?

**M. Jean Castex.** J'ai dit en introduction que la RATP devait s'ouvrir davantage aux associations d'usagers ; j'ajoute qu'elle doit davantage s'ouvrir aux territoires, dans lesquels je réalise inlassablement des tournées pour expliquer notre action aux élus et recueillir leurs attentes.

Quand la loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances a été promulguée, la question de l'application du principe d'accessibilité universelle à la RATP s'est posée. Le métro n'étant hélas pas adapté aux personnes en fauteuil roulant et peu accessible aux personnes handicapées ou âgées, il a été décidé de rendre le réseau de surface totalement accessible. Il y a encore beaucoup à faire. En prévision des Jeux olympiques, nous avons effectué un recensement complet des arrêts de bus avec les associations concernées et la Ville de Paris a consenti les travaux d'accessibilité nécessaire. J'ajoute que nos concitoyens en situation de handicap pâtissent, comme les autres, de réseaux surchargés, et qu'ils bénéficieront de l'amélioration générale de l'exploitation du réseau de bus. Actuellement, le bus perd des clients car il va de moins en moins vite ; cela tient, entre autres, à la cohabitation difficile avec d'autres modes de transport et à la suppression de couloirs de bus dédiés.

La mise en accessibilité du métro historique prendra du temps et de l'argent du fait de contraintes techniques évidentes. Une étude détaillée avait été réalisée sur la ligne 6, qui est en partie aérienne ; j'ai plaidé auprès de la présidente de région et de la mairie de Paris pour que nous commençons par là.

Les recommandations de l'OMS, qui portent sur la qualité de l'air extérieur, sont transposées sans certitude scientifique au milieu intérieur. Nous serions preneurs de normes opposables, qui n'existent pas pour les enceintes ferroviaires souterraines. Elles sont en cours d'élaboration avec les autorités sanitaires, ce qui devrait grandement nous aider. Au prochain PQI (plan quadriennal d'investissements), nous comptons demander à l'autorité organisatrice de prolonger les investissements. L'arrivée des nouveaux métros sera une des solutions les plus importantes.

S'agissant de la multiplication des acteurs et de leur nécessaire coordination, IDFM a confié une mission à M. Jean Grosset, ancien syndicaliste, et à M. Jean-Paul Bailly, ancien président-directeur général de la RATP et de La Poste, afin de relever tous les problèmes que pose l'ouverture à la concurrence. Ce groupe s'est réuni quasiment une fois par semaine depuis sa création, abordant notamment le sujet de la multiplication des acteurs. Il appartiendra à l'autorité organisatrice de mettre tout cela en musique, ce qui ne sera pas simple.

**M. Vincent Descoeur (DR).** Lorsque nous avons débattu, il y a presque deux ans, de l'opportunité de votre nomination à la tête de la RATP, la situation de l'entreprise était très dégradée. La RATP connaissait de nombreuses difficultés et n'était plus en mesure d'assurer un service complet de bus. Celui-ci était en effet en sous-réalisation de 25 % en raison d'un manque de conducteurs lié à des mouvements de grève récurrents, à de nombreuses démissions, à un fort absentéisme mais aussi à un problème d'attractivité des métiers.

La RATP est parvenue à surmonter ces difficultés de recrutement, avec pour conséquence une nette amélioration du service et de la ponctualité du réseau. À cela s'ajoutent

l'assainissement des finances de la régie, une hausse du chiffre d'affaires au premier semestre 2024 et un investissement record dans la perspective des Jeux olympiques. Amélioration de la qualité de l'offre, attractivité retrouvée, modernisation du réseau : ce bilan, que nous accueillons avec satisfaction, nous conduit à nous prononcer en faveur de votre candidature.

L'ouverture à la concurrence du métro, qui entraînerait la cohabitation de plusieurs exploitants, paraît plus complexe à mettre en œuvre que pour le réseau de bus. Nous aimerions avoir votre avis sur le changement de paradigme que cela nécessite, étant entendu que l'ouverture à la concurrence ne doit pas s'opérer au détriment de la sécurité et de la continuité du service. Comment s'assurer que la RATP, qui sera confrontée à des acteurs privés obéissant à des logiques différentes, sera en mesure de se battre à armes égales ?

Enfin, l'accessibilité totale du métro souhaitée par Mme Péresse nécessiterait la mobilisation de 15 à 20 milliards d'euros. Que pensez-vous de la faisabilité de ce projet et quel rôle entendez-vous jouer dans ce dossier lors de votre prochain mandat ?

**M. Jean Castex.** J'aimerais nuancer le propos concernant l'ouverture à la concurrence. Le secteur des mobilités, qui est un service public, fait peu de marge. En conséquence, il n'y a pas beaucoup d'acteurs privés dans ce domaine. Les principaux concurrents de la RATP sont Keolis, filiale de la SNCF, et Transdev, filiale de la Caisse des dépôts. Il s'agit donc davantage d'une concurrence entre acteurs publics.

Toutefois, cette concurrence est réelle. L'échéance concernant le métro de Paris est fixée à 2039. Le législateur ayant laissé à l'autorité organisatrice la possibilité de recourir à la régie, c'est une hypothèse qu'il convient d'étudier avec soin. S'agissant d'un réseau extrêmement maillé, lancer un appel à la concurrence par ligne de métro provoquerait un véritable capharnaüm dont on peut deviner les conséquences pour les usagers. Il faut *a minima* réfléchir au lot unique ou à la régie, autrement dit des choses simples – la situation est très compliquée, n'en rajoutons pas ! Cela doit être un moyen pour améliorer le service, et en aucun cas une finalité.

Concernant la faisabilité financière de la mise en accessibilité totale du métro, les sommes évoquées par Mme Péresse – et que la RATP, en tant qu'expert, confirme – devront être financées. J'ai entendu qu'elle envisageait un financement partagé entre l'État, la Ville de Paris et la région : ce n'est pas à la RATP de trancher. En revanche, nous signalons les problèmes de faisabilité technique : on sait par exemple que, dans certaines stations, il sera impossible de faire descendre un ascenseur. De plus, nous soulevons la question de la réglementation : en France, contrairement à d'autres pays, les pompiers considèrent qu'une ligne doit être entièrement accessible ou, à défaut, que des mesures compensatoires doivent être appliquées, avec des zones d'attente complètement protégées, ce qui augmenterait encore plus le coût. Toutefois, l'existence de problèmes financiers, juridiques et techniques ne peut justifier que l'on arrête tout. Nous sommes à l'entière disposition de l'autorité organisatrice, des associations et des financeurs pour faire prospérer ce sujet.

**Mme Julie Ozenne (EcoS).** Je tiens à remercier les agents de la RATP, dont la mobilisation a permis d'assurer la réussite des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) s'agissant de la qualité et de la continuité du service de transports en commun. Pouvez-vous nous indiquer quel budget cette période a représenté pour la RATP, notamment le montant des surcoûts ?

Quant à l'héritage des Jeux paralympiques, la présidente de la région avait annoncé des transports 100 % accessibles aux personnes en situation de mobilité réduite. Vous conviendrez que nous en sommes très loin. IDFM estime qu'il faudra consacrer 15 à 20 milliards sur les vingt ans à venir pour réaliser la mise en accessibilité des treize lignes historiques de métro, sans toutefois donner de détail ni de calendrier. Auriez-vous des informations plus précises à nous communiquer, notamment sur le pourcentage du réseau qui pourrait être rendu accessible ?

Concernant la qualité de l'air, vous avez reconnu que les voyageurs et surtout les conducteurs de métro et les agents de maintenance étaient exposés à la pollution aux particules fines PM10. Que faites-vous, en tant qu'employeur, pour protéger la santé de vos salariés ?

Lors de votre audition par le Sénat, la semaine dernière, vous avez affirmé avoir lancé un plan inédit de recrutement, qui aurait atteint ses objectifs. Comment expliquez-vous dès lors que l'indice de ponctualité soit de 91 % pour les bus et de 90 % pour le RER B en septembre dernier ? De plus, de nombreuses lignes de bus viennent d'être supprimées. Si la crise du recrutement a été résolue, pourquoi ces suppressions ?

Par ailleurs, il y a deux semaines, un contrôle effectué par des agents de la sûreté de la SNCF sur un conducteur de RER a donné lieu à un mouvement de grève. Quelle est la récurrence de ce genre d'incidents ? Quels sont les modes de résolution des conflits entre la RATP et la SNCF ?

Enfin, lorsque des travaux sont effectués en soirée, imposant un couvre-feu à des habitants de moyenne et de grande couronne après vingt-deux heures, ne pourriez-vous pas travailler en coordination avec la SNCF pour mettre en place des bus de substitution ?

**M. Jean Castex.** Le surcoût des JOP est financé par IDFM dans le cadre d'avenants. Nous sommes en train de négocier l'avenant-balai qui devrait être soumis au conseil d'administration d'IDFM en décembre ; nous connaissons alors le coût complet. IDFM a affecté une enveloppe de 250 millions à ses opérateurs au titre des JOP ; la RATP en sera un des principaux bénéficiaires puisqu'elle a assuré à elle seule 70 % des déplacements liés à cet événement.

Nous ne connaissons pas encore le détail du plan d'investissement pour la mise en accessibilité du métro. C'est l'objet des travaux qui vont s'engager. La présidente de la région a donné rendez-vous début 2025 aux associations d'usagers, dans le cadre de la charte qu'elle a signée, pour s'accorder sur une méthode.

Concernant les bus, la situation s'est améliorée mais il y a encore de gros problèmes sur nos réseaux, qui tiennent principalement à des causes externes comme les travaux ou le fret urbain – j'invite d'ailleurs la représentation nationale à s'emparer de cette question car les conducteurs de bus me disent que la situation est rendue difficile par la cohabitation avec les vélos et les trottinettes, la suppression des couloirs de bus et la multiplication des livraisons anarchiques dans l'espace public, en particulier sur les voies qu'ils empruntent. J'invite à la désignation d'une autorité organisatrice sur ces sujets pour y mettre un peu d'ordre.

Certaines lignes ont été supprimées pour les Jeux mais nous espérons qu'elles seront rétablies. À Paris intra-muros, tant que le démontage des ouvrages temporaires olympiques n'est pas complètement achevé, on ne peut pas rétablir l'intégralité du service.

S'agissant de la qualité de l'air, je suis disposé à vous communiquer toutes les mesures que nous prenons pour préserver la santé de nos salariés, qui est évidemment un sujet majeur.

**M. Mickaël Cosson (Dem).** Le groupe Les Démocrates salue votre implication et celle de l'ensemble des agents et des cadres de la RATP dans l'organisation des transports franciliens pendant la période olympique, contribuant grandement au succès populaire des Jeux.

Votre engagement en faveur de la qualité et de la ponctualité des réseaux de bus, de tramway et de métro est indéniable. Comment envisagez-vous de capitaliser sur la réussite des Jeux olympiques pour continuer à améliorer le fonctionnement du réseau francilien alors que les ressources ne seront probablement plus aussi exceptionnelles que pendant les JOP ?

Je salue également les efforts accomplis pour assainir les finances du groupe. Toutefois, le groupe souffre encore de la réduction de la fréquentation, qui reste inférieure de 10 % à son niveau pré-covid en raison de nouveaux modes de fonctionnement, comme le télétravail et le développement des mobilités douces. Comment comptez-vous attirer de nouveaux usagers sur le réseau ? L'extension des lignes 11 et 14 aura-t-elle un effet significatif sur ce point ?

Par ailleurs, les activités hors Île-de-France et à l'étranger continuent de peser sur les résultats. Comment entendez-vous améliorer les performances de ces filiales et renforcer leur contribution positive à la santé financière du groupe ?

Enfin, l'offre de logement est une manière de répondre au problème de l'attractivité des métiers. Quelles propositions pouvez-vous faire en la matière ?

**M. Jean Castex.** Les enseignements que nous pouvons tirer des JOP nous permettront de nous améliorer dans la gestion des flux lors d'événements exceptionnels. Nous avons beaucoup progressé en technicité sur ce point, notamment en créant un poste de commandement spécifique, que nous réactiverons lors de prochains événements. Certaines choses resteront, comme l'extension des lignes, qui apportent de nouveaux clients sur nos réseaux. Lorsque toutes les interconnexions avec le Grand Paris Express seront en place, la ligne 14 devrait tangenter 1 million de voyageurs par jour.

Nous conserverons également les moyens additionnels mobilisés pour les Jeux. Il en est ainsi, par exemple, des 250 conducteurs que nous avons recrutés en anticipation et qui resteront de façon définitive. Ce recrutement aurait eu lieu sans les Jeux olympiques mais de façon beaucoup plus étalée. L'impact sur le quotidien de nos concitoyens est donc beaucoup plus fort.

Concernant le logement, l'attente de nos salariés est très forte. J'ai signé une convention avec Action logement six mois après mon arrivée afin d'augmenter de façon très significative les réservations pour nos salariés. Toutefois, il subsiste des aberrations. Tout d'abord, nous souhaitons un alignement sur le logement social de la fonction publique : quand un salarié quitte la RATP, il doit quitter son parc social. Or ce n'est pas possible aujourd'hui. Ensuite, alors que RATP Habitat gère un parc de plus de 9 000 logements, il ne peut accueillir que 40 % des salariés de la RATP en flux et 30 % en stock. En effet, les communes qui accordent leur garantie d'emprunt obtiennent un droit de réservation pour des personnes qui

ne sont pas de la RATP. Or celle-ci est parfaitement capable d'accorder la garantie d'emprunt à sa filiale logement, et donc de reconquérir le parc correspondant.

**Mme Anne-Cécile Violland (HOR).** Le plan d'action de la RATP pour améliorer la qualité de l'air se décline en quatre axes : surveiller et communiquer en toute transparence ; innover et expérimenter pour améliorer en permanence la qualité de l'air ; réduire les émissions de particules ; améliorer le renouvellement de l'air. Concernant les particules fines, qui sont trois fois plus élevées à l'intérieur qu'à l'extérieur, vous avez nuancé ces résultats selon la nature même des particules. De plus, les politiques mises en œuvre pour améliorer la qualité de l'air sont très importantes. Pourriez-vous nous communiquer des indicateurs permettant d'objectiver la survie des travailleurs de la RATP, dont l'exposition est beaucoup plus importante que celle des voyageurs ?

**M. Jean Castex.** Les mesures de la qualité de l'air sont effectuées sous le rigoureux contrôle de la médecine du travail : nous ne les faisons pas nous-mêmes. Comme nous étions régulièrement attaqués par des associations qui venaient en catimini dans nos stations faire des mesures et publiaient ensuite les résultats en disant que c'était affreux, j'ai créé un comité des parties prenantes avec celles-ci et des élus, présidé par une personnalité extérieure à l'entreprise. Je préfère en effet que l'on se mette autour de la table plutôt que de s'invectiver par voie de presse. Si les associations veulent des études complémentaires, nous les faisons et nous en discutons. Cela nous permet d'avancer sur des sujets techniques graves – il s'agit de la santé des salariés et des voyageurs – sans empêcher l'expression de désaccords. Le comité s'est déjà réuni à trois reprises et je me réjouis que le climat y soit apaisé. J'espère que cela nous permettra non seulement de progresser sur le fond mais également de donner au débat public la transparence qui s'impose sur ces sujets.

**M. Olivier Serva (LIOT).** Votre bilan à la tête des transports parisiens est globalement positif. Après des années covid difficiles, vous avez réussi à rétablir une certaine régularité dans l'offre de transports francilienne. Les recrutements nécessaires ont été menés à bien et la RATP a été au rendez-vous des JOP. Le groupe LIOT est donc favorable à votre maintien en poste.

Cela étant, de nombreux défis restent à relever. Tout d'abord, il convient de poursuivre les recrutements et de fidéliser les salariés dans un contexte d'ouverture à la concurrence. Allez-vous prendre de nouvelles mesures en ce sens ou considérez-vous que l'essentiel du travail a déjà été fait, en lien avec les syndicats ? Les difficultés de recrutement des agents de maintenance persistent-elles ?

Par ailleurs, quelle est votre vision de l'ouverture à la concurrence ?

Enfin, je souhaite aborder la question de la mobilité du quotidien dans les outre-mer. Avez-vous des suggestions à faire pour accélérer et financer le verdissement des transports publics dans les outre-mer ? Trouvez-vous normal d'appliquer la taxe Chirac, destinée à financer le ferroviaire, à tous les billets d'avion, y compris en outre-mer, alors qu'il n'y a pas de ferroviaire en outre-mer ?

**M. Jean Castex.** La bataille des recrutements n'est jamais gagnée. Il est vrai que nous avons des motifs de satisfaction, en particulier dans deux domaines : la sûreté et la maintenance. Concernant la sûreté, sur les 1 000 postes que compte le GPSR (groupe de protection et de sécurité des réseaux), seuls 920 étaient pourvus à mon arrivée. À la fin de l'année, on devrait être à peu près aux 1 000. Quant à la maintenance, la situation était encore

plus grave car l'enseignement professionnel ne forme pas suffisamment de main-d'œuvre ou, du moins, ne sait pas attirer suffisamment de jeunes pour pourvoir les postes offerts par l'ensemble du tissu industriel.

Là aussi on a fait des efforts. Lorsque j'ai pris mes fonctions, on comptait 120 emplois vacants à la maintenance du réseau ferré : il en reste entre 20 et 30 aujourd'hui. Tout cela est très fragile.

Tout d'abord, j'ai pris l'initiative de réunir au siège de la RATP tous les dirigeants de lycées professionnels et de centres de formation d'apprentis (CFA) formant aux métiers qui concernent l'entreprise, afin de mieux faire connaître les métiers qu'elle propose.

Ensuite, point très important, nous avons adapté tous nos processus pour confier directement les recrutements de techniciens aux directeurs des ateliers de maintenance, lesquels connaissent bien les directeurs des établissements d'enseignement qui les intéressent ainsi que ceux des agences locales de France Travail. Nous mettions auparavant trois mois pour recruter, ce qui nous faisait perdre de nombreux candidats qui avaient entre-temps trouvé un emploi ailleurs.

Le financement des mobilités est partout un vrai sujet, y compris outre-mer. Si nous avons pu rétablir nos comptes en 2023, c'est grâce à une aide forte d'IDFM car l'État a accepté de dé plafonner le versement mobilité – ce qui a été, sauf erreur de ma part, confirmé par la loi de finances pour 2024. Je sors de mon rôle, mais je considère qu'il n'y a pas de raison pour que seule la région Île-de-France bénéficie de cette possibilité.

**M. Marcellin Nadeau (GDR).** Le Groupe RATP a annoncé en septembre avoir réalisé un chiffre d'affaires en hausse de 10 % au premier semestre et réduit ses pertes à 54 millions – contre 129 millions l'an dernier.

En regardant de plus près ces chiffres, certes encourageants, on observe que l'établissement public industriel et commercial (Epic) – qui comprend les activités historiques de la RATP à Paris et en petite couronne – est bénéficiaire. Mais le bilan est beaucoup plus contrasté si l'on considère les résultats du groupe en Île-de-France et à l'étranger.

Les contrats avec l'organisation professionnelle des transports d'Île-de-France (Optile) en grande couronne font perdre de l'argent à la RATP en raison des conditions contractuelles très strictes imposées par IDFM – lesquelles sont en cours de renégociation.

Nous pouvons être légitimement inquiets alors que, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, la RATP attend l'attribution en novembre des trois premiers lots sur douze qui concernent son réseau historique de bus à Paris et en petite couronne. En plus de porter atteinte à la cohérence du réseau, de dégrader les conditions de travail des personnels et la qualité du service rendu aux usagers – comme c'est déjà le cas en grande couronne –, cette ouverture ne risque-t-elle pas de nuire aux résultats de la RATP ?

L'ouverture à la concurrence n'est pas une fatalité. Nous défendons des solutions alternatives, comme la gestion en régie. Cette dernière ne serait-elle pas de nature à consolider les résultats de la RATP – qui reste déficitaire – et ainsi de mieux répondre aux attentes tant des personnels que des usagers ?

À défaut, et au vu des difficultés observées en grande couronne – où le réseau Optile représente en outre des coûts faramineux –, ne jugeriez-vous pas plus prudent d'inviter

l'autorité organisatrice à surseoir à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la petite couronne ?

**M. Jean Castex.** Votre analyse des comptes de la RATP est très juste : l'Epic est en effet à peu près à l'équilibre et nous avons des difficultés dans certaines filiales.

S'agissant de nos quelques filiales qui participent au réseau Optile, nous avons engagé des discussions avec l'autorité organisatrice pour essayer de trouver une solution au déséquilibre – comme l'ont d'ailleurs fait les autres opérateurs qui contribuent à ce réseau. J'espère qu'elles pourront aboutir d'ici à la fin de l'année, ce qui aurait un effet sur nos comptes pour l'exercice 2024.

Nos autres filiales en France sont *grosso modo* à l'équilibre. J'en profite pour dire que la RATP se développe en effet en province. Le législateur nous l'avait permis au début des années 2000 pour faire face à l'ouverture à la concurrence à venir en Île-de-France. Depuis 2022, notre présence en province a quasiment doublé – essentiellement parce que nous avons été choisis par les élus de Lyon pour exploiter le réseau de métro extrêmement important de cette ville. Le groupe RATP en est très fier. Malgré cette progression, nous représentons seulement 20 % du marché de la mobilité urbaine en province et sommes loin d'occuper une position hégémonique.

Je le répète : nous rencontrons des difficultés à l'étranger. Elles nous ont conduits à nous recentrer sur les métros automatiques, qui sont notre point fort. De ce point de vue, le marché australien est très important. À cet égard, j'ai fait valoir lors de mon audition au Sénat que les entreprises françaises du secteur, qui sont très performantes, ne devaient pas se faire concurrence sur les marchés à l'étranger pour ne pas prendre le risque de perdre des appels d'offres.

Chacun sait que notre filiale installée depuis de très nombreuses années à Londres connaît des difficultés. Elle se redresse. Comme cette audition est l'occasion de présenter mes objectifs, sachez que j'ai la ferme intention de régler ce problème dans les dix-huit mois.

**M. Marc Chavent (UDR).** Vous avez prouvé qu'il était possible de diriger une grande entreprise avec une approche humaine, fondée sur l'écoute et la proximité. Soyez en remercié. C'est la principale raison pour laquelle notre groupe approuve votre reconduction à la présidence de la RATP. Sans doute votre expérience de maire vous a-t-elle permis de forger cette « méthode Castex », qui tranche avec une gestion très pyramidale, dont on voit bien où elle nous mène dans d'autres domaines.

Ma question porte sur la sécurité dans les transports, aussi bien de surface que souterrains. Les lignes sont très fréquentées et desservent notamment des zones où règne malheureusement la pauvreté. Il est toujours délicat d'interpréter les statistiques et je ne voudrais stigmatiser personne, mais aussi bien vos agents que les voyageurs font face à de grandes difficultés en matière de sécurité. Vous avez souhaité que la loi évolue sur certains sujets, notamment en matière de caméras-piétons. On voit bien que la formation n'est pas suffisante et qu'il faut prendre ce sujet à bras-le-corps.

Les violences augmentent de 8 à 12 % par an, qu'il s'agisse des vols, des violences physiques ou des agressions à caractère sexuel. Sans vouloir être alarmiste, si rien n'est fait cela représentera une multiplication du nombre d'agressions par deux en six ou sept ans et par

dix en vingt ans. Qu'allez-vous faire de concret et que pouvons-nous faire en tant que législateurs pour enrayer ce phénomène ?

**M. Jean Castex.** De manière générale, on constate que les agressions physiques sont stables – même si leur niveau est toujours trop élevé. Je ne reconnais pas les pourcentages d'évolution que vous avez mentionnés. En réalité, ce sont les agressions à caractère sexiste ou sexuel qui ont beaucoup augmenté. Cette hausse est liée au fait que les victimes – qui sont des femmes dans l'immense majorité des cas – portent davantage plainte ou se signalent davantage à nos services. C'est une évolution dont nous devons tous nous réjouir.

Là où vous avez raison, c'est que nous observons depuis deux ans une augmentation de l'agressivité voire des agressions envers les machinistes receveurs qui conduisent les bus.

Qu'avons-nous fait pour faire face à cette situation ?

Tout d'abord, il fallait remettre à niveau les effectifs du GPSR. Nous allons y arriver à la fin de l'année.

Ensuite, nous avons multiplié les partenariats avec d'autres acteurs. Nous travaillons très bien avec la police nationale et j'ai doublé le nombre des conventions avec des polices municipales – d'où l'intérêt d'avoir d'excellentes relations avec les maires. Nous venons ainsi de conclure une convention avec la Ville de Paris, qui permet pour l'instant à ses agents d'intervenir sur le réseau de surface. La loi autorisant cette collectivité à se doter d'une police municipale avait d'ailleurs été votée lorsque j'étais Premier ministre. Nous avons signé une convention avec les douanes en septembre 2023, car beaucoup de trafics ont lieu sur notre réseau. Tout cela permet de démultiplier nos actions.

Enfin, nous avons besoin de moyens juridiques qui nous autorisent à étendre l'utilisation des caméras-piétons et à recourir à des nouvelles technologies, sous le contrôle du juge. Tel est l'objet de la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports présentée par le sénateur Philippe Tabarot, dont je souligne une nouvelle fois combien il est nécessaire pour les agents et les usagers qu'elle soit adoptée dans les meilleurs délais.

**Mme la présidente Sandrine Le Feu.** Nous en venons aux questions des autres députés.

**M. Loïc Prud'homme (LFI-NFP).** Nous vous recevons en tant que défenseur des transports du quotidien. Mais dans ma région vous êtes plutôt connu comme le chantre du « tout TGV », celui qui ressuscite les grands projets inutiles – comme les lignes à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, que vous aviez relancées à l'époque où vous étiez Premier ministre. Ces projets avaient pourtant été enterrés quelques années auparavant pour privilégier les petites lignes locales.

Pouvez-vous nous dire ce qui vous a poussé à ressusciter un projet qui coûtera 14 milliards, condamnant de fait les investissements dans les lignes qui font vivre nos territoires ? Quels arrangements ou contreparties avec M. Rousset, Mme Delga ou M. Moudenc ont pu motiver votre décision ? Vous comprendrez que votre réponse nous éclairera sur l'indispensable indépendance que nous devons exiger du futur président-directeur général de la RATP.

**M. Peio Dufau (SOC).** Quelle est votre stratégie pour positionner et développer la RATP dans l'Hexagone ?

Vous avez dit qu'il fallait éviter la concurrence entre les entreprises françaises au niveau international. La RATP va-t-elle se présenter face à la SNCF, autre entreprise publique, à l'occasion de l'ouverture à la concurrence du rail ?

Enfin, la RATP a gagné le marché de transports en commun Txik Txak au Pays basque. Comment comptez-vous attirer les chauffeurs qui manquent cruellement à l'appel ?

**Mme Danielle Brulebois (EPR).** Je m'associe aux éloges de mes collègues. Après avoir été un Premier ministre que la France regrette, vous faites de plus en plus l'unanimité à la tête du grand groupe de la RATP – qui a la chance que vous ayez mis à son service votre implication incroyable sur le terrain, au plus près de nos concitoyens, et votre grand sens du service public.

On ne parle pas assez du succès international de la RATP, grand groupe présent sur cinq continents et qui fait rayonner le savoir-faire français – comme en témoigne le succès récent lors de l'attribution du marché du métro de Riyad.

À la veille de la présentation du projet de loi de finances (PLF) pour 2025, je souhaiterais vous interroger sur les enjeux de financement des infrastructures de transport, dont j'assure le suivi pour la commission en tant que rapporteure pour avis. Le 26 septembre 2023, le ministre chargé des transports et IDFM ont signé un protocole sur le financement de l'exploitation du système de transport francilien entre 2024 et 2030. Après des décennies d'abandon, ces moyens permettront-ils de faire face aux enjeux de régénération du réseau et d'investissement que vous nous avez présentés ? En effet, on y consacrait 800 millions il y a dix ans, contre 2 milliards l'année dernière.

**M. Éric Michoux (UDR).** Vous avez parlé des mobilités en province. Quelle est la stratégie de développement de la RATP dans les territoires ruraux ? Vous avez été un grand maire d'une petite commune et vous savez quelles y sont les difficultés de mobilité.

**M. Olivier Becht (EPR).** Je m'associe aux remerciements qui vous sont adressés, ainsi qu'aux agents qui travaillent avec vous et qui ont concouru aux résultats.

Paris et Londres disposent de l'un des plus vieux métros du monde. Avez-vous procédé à un benchmark international en matière de qualité, notamment avec la plus grande agglomération du monde, Tokyo, qui compte 40 millions d'habitants et dispose d'un réseau de transports en commun hors du commun : jamais en panne, jamais en grève, jamais en retard.

Peut-on rêver que Paris atteigne un jour un tel niveau ? Si oui, quelle est la stratégie qu'il faudrait retenir, avec quelle échéance et quel budget ?

**M. Sylvain Maillard (EPR).** Bravo à toutes vos équipes : vous avez réussi des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) extraordinaires, avec une qualité de service incroyable permettant de vider le Stade de France en quelques dizaines de minutes dans des conditions parfaites.

Mais au quotidien, nous en sommes revenus à la situation antérieure, avec des lignes 12, 13 et 8 bondées, et le sentiment que la qualité s'était dégradée après avoir vu ce que

les agents pouvaient faire pendant les JOP. Que peut-on faire pour améliorer la situation ? Peut-on automatiser davantage, même si je sais que c'est compliqué ? N'y a-t-il pas trop de places assises ? Supprimer des sièges ne permettrait-il pas d'être moins serrés sur des lignes qui sont désormais saturées même le samedi ?

**Mme Julie Ozenne (EcoS).** Pouvez-vous nous indiquer combien la privatisation a coûté à la RATP ?

Quelles seront vos priorités dans le prochain plan quinquennal d'investissement en Île-de-France et hors de cette région ?

**M. François-Xavier Ceccoli (DR).** Vous avez évoqué le renforcement de l'attractivité des emplois proposés par la belle société que vous dirigez. Pourriez-vous nous faire part des moyens que vous avez utilisés, afin de savoir si l'on peut réussir ce tour de force ailleurs ? Quelle communication avez-vous mise en œuvre pour y parvenir ?

**M. David Taupiac (NI).** Vous avez indiqué que 250 conducteurs de métro supplémentaires avaient été embauchés pour les JOP. Quelle amélioration cela a-t-il permis au quotidien ?

Alors que des difficultés avaient été constatées lors des grands matches internationaux au Stade de France, ne peut-on pas tirer d'intéressants retours d'expérience après les JOP ?

Avec l'ouverture à la concurrence, quid du fragile équilibre entre le service public et la rentabilité de certaines lignes – sujet qui a été évoqué la semaine dernière avec le président-directeur général de la SNCF ?

En tant que Gersois, je me félicite que vous ayez brillamment réussi à la tête de la RATP et que vous ayez remis cette entreprise sur la bonne voie.

**M. Sébastien Humbert (RN).** La RATP a supprimé le titre de transport en carton vendu sous forme de carnets de dix tickets. Elle se dirige à terme vers la suppression complète de ce ticket.

Alors que l'on ouvre des maisons France Services et qu'on souhaite accomplir un effort en faveur de la défense du service public et de l'accessibilité aux transports publics, est-il bien raisonnable d'appliquer une telle politique ? Ne risque-t-elle pas d'entraîner une forme d'exclusion d'une partie de la population, dont les personnes âgées qui ne sont pas équipées de smartphones et tous ceux qui ont des difficultés à utiliser les outils numériques ? En réalité la dématérialisation à outrance, censée rapprocher les citoyens du service public, en éloigne définitivement certains.

Pouvez-vous nous indiquer à quelle date précise la RATP envisage de mettre fin au ticket cartonné ? Cette décision est-elle définitive ?

**M. Julien Guibert (RN).** La fraude représente 171 millions de pertes de recettes par an pour la RATP. Elle a un impact direct sur l'offre de transport et le renouvellement du matériel. C'est donc un enjeu économique important.

Lors d'une verbalisation, tout contrevenant ne disposant pas d'un titre de transport valable doit présenter un document d'identité. À défaut, les agents de la sûreté doivent croire

ses déclarations ou faire appel aux forces de l'ordre, car ils n'ont pas le statut d'officier de police judiciaire (OPJ).

Serait-il opportun d'engager une évolution du statut d'agents des services centraux afin de les habilitier, en liaison avec ceux du GPSR, à effectuer des vérifications d'identité ?

**M. Vincent Thiébaud (HOR).** Je salue le travail effectué par l'ensemble des équipes de l'entreprise durant les JOP. Et je n'insisterai pas sur tout le bien que je pense de votre maintien à la tête de RATP et de vous-même.

Alors que l'on constate le succès de la RATP dans les déplacements du quotidien, la liaison entre le centre et la périphérie des villes est souvent un vrai problème. Pour y faire face, il a été prévu de développer les services express régionaux métropolitains en ayant recours à des opérateurs, dont la SNCF.

Compte tenu de la qualité de son savoir-faire, serait-il envisageable que la RATP offre ses services aux territoires, notamment en ce qui concerne les petites lignes ? On voit souvent malheureusement que la SNCF atteint dans ce domaine la limite de ses compétences.

**M. Jean Castex.** M. Prud'homme s'est interrogé sur mon indépendance, avec une question qui comportait un sous-entendu particulièrement nauséabond que je n'accepte pas. J'essaie de prendre des décisions en fonction de mes convictions profondes – que vous êtes parfaitement libre de ne pas partager – et non parce que j'attends un retour ou parce que j'ai négocié quoi que ce soit avec tel ou tel acteur.

Vous avez mentionné le grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO), mais je vous prie de ne pas oublier que, lorsque j'étais Premier ministre, j'ai également relancé les trains de nuit, favorisé la réouverture de petites lignes d'équilibre du territoire, et pris des décisions en matière de fret ferroviaire qu'il aurait été judicieux de ne pas remettre en cause.

J'ai donc fait beaucoup et je vous invite, mesdames et messieurs les députés, à ne pas vous engager dans une logique malthusienne consistant à dire qu'il faut faire des efforts pour la mobilité du quotidien au détriment des lignes à grande vitesse. J'espère que nous pourrons en construire le plus possible, même s'il faudra bien sûr faire des choix en raison des contraintes budgétaires que vous connaissez parfaitement. Telle est ma position et je ne regrette absolument pas les décisions que j'ai prises de manière très transparente et sans aucune sorte de contrepartie.

J'ajoute que je suis très fier d'être né en Occitanie et d'y avoir été élu. Des LGV desservent l'Alsace, la Bretagne, le Nord, Lyon et tout le Sud-Est, et j'en suis très heureux pour leurs habitants. Mais pourquoi ceux du Sud-Ouest devraient-ils ne pas bénéficier de ce service fondamental ?

Nous devons être très ambitieux pour les mobilités : c'est extrêmement important pour l'aménagement du territoire et le développement économique.

On m'a posé une question extrêmement importante visant à savoir comment faisait la RATP pour recruter. Certes, si seule cette entreprise avait des problèmes de recrutement, ça se saurait. Mais la RATP, comme d'autres secteurs publics ou privés tels que la restauration ou la santé, doit faire face à une difficulté supplémentaire : l'essentiel de ses métiers ne peuvent être exercés en télétravaillant et imposent des horaires décalés. Quasiment tout le monde

travaille au moins un week-end par mois et l'activité de l'entreprise ne cesse jamais, pas même le 1<sup>er</sup> mai.

De surcroît, le cœur de nos opérations, c'est Paris et la petite couronne, c'est-à-dire l'endroit où le coût du logement est le plus élevé. Les conditions d'exercice de notre métier rendent donc le recrutement encore plus difficile, à un moment où ce n'est facile pour personne.

Inutile de dire que c'était mieux avant : nous ne sommes pas au café du commerce. Nous devons nous montrer pragmatiques. Sur la semaine de quatre jours, par exemple, j'étais très hésitant. Nous avons conduit une expérimentation chez les agents de station : chez nous, c'est un processus long, puisque même le cahier des charges fait l'objet d'une négociation sociale – ce qui est une très bonne chose – et nous en aurons les résultats au début de l'année 2025. Mais c'est finalement le bon sens : nous avons observé une corrélation entre l'endroit où habitent les gens, et donc le temps qu'ils mettent pour rejoindre leur lieu de travail, et le niveau d'absentéisme. En travaillant quatre jours, c'est un jour de moins où vous perdez deux fois une heure trente dans les transports – en ayant souvent, en outre, besoin d'utiliser votre véhicule personnel, puisque vous travaillez en horaires décalés. Il semble que l'expérimentation fasse diminuer l'absentéisme. Tout le monde y gagne : nous pourrions ainsi rendre un meilleur service au client. Dans d'autres secteurs de l'entreprise, nous avons choisi de ne pas expérimenter cette solution.

Pour attirer des agents et pour les conserver, la qualité du management de proximité est essentielle : avec l'effacement des frontières entre vie personnelle et vie professionnelle, le management doit être sur mesure. Dans les réponses aux appels d'offres pour les bus qui sont en cours, nous avons accru le ratio entre encadrants de proximité et conducteurs, afin que le management soit davantage personnalisé. Le sens de la mission, c'est essentiel ! Je l'avais dit lors de l'audition qui a précédé ma nomination à la RATP : je veux remettre le service public et le sens du métier au cœur du projet de l'entreprise. C'est une source de motivation : si vous saviez le nombre d'agents que nous recrutons, notamment dans les jeunes générations, parce que nous sommes une entreprise qui concourt à la décarbonation et au développement durable ! Nous avons aussi énormément accru notre communication, notamment sur les réseaux sociaux spécialisés dans le recrutement. La qualité du management, sa bienveillance, sont des variables décisives. Je le disais, je vais beaucoup rencontrer les nouveaux recrutés. La retraite, c'est quelque chose qui leur paraît lointain ; en revanche, il me demande ce qu'on leur fera faire, quelle mobilité sera possible dans les cinq à dix ans à venir.

La question du climat social, dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, est tout à fait pertinente. Nous avons progressé. La motivation des chauffeurs de bus, c'est de devenir conducteurs de tramway, puis de métro, et enfin de RER. Or, avec l'ouverture à la concurrence, même si nous gagnons des lots, nous sommes obligés de les exploiter à travers une filiale : ce cursus risquait donc d'être interrompu. C'était une inquiétude majeure – tout en constituant, symétriquement, une cause d'attractivité pour la RATP, puisque les autres n'ont pas cet atout. Eh bien, nous avons signé avec les organisations syndicales un accord dans lequel nous nous engageons à raisonner à l'échelle du groupe : nous étendons aux opérateurs les mobilités complètes qui existaient jusqu'ici essentiellement pour les cadres. J'y insiste : la qualité managériale est le meilleur levier pour attirer et conserver des salariés.

S'agissant de la disparition du titre magnétique, l'autorité organisatrice est seule compétente, comme elle l'est pour le niveau et les modalités de la tarification. La question du benchmark a été posée : nous constatons la même tendance dans tous les grands réseaux qui

nous entourent. Cela ne veut pas dire qu'il faut écarter les préoccupations que vous soulevez. Je regrette plutôt, pour ma part, que l'on ne puisse pas – comme ailleurs, par exemple à Bruxelles – payer avec sa carte bleue, moyen de paiement de plus en plus diffusé, y compris chez les personnes âgées. Aujourd'hui, notre personnel perd beaucoup de temps dans la vente, car les tarifs sont complexes – la présidente de la région a opportunément annoncé une simplification. Ces différentes évolutions dégageront du temps pour nos agents qui pourront ainsi agir davantage en matière de sûreté et apporter plus d'aide aux personnes qui seraient en difficulté.

En matière de sûreté, je redis que la proposition de loi de M. Tabarot apporte des réponses.

Je n'ai pas pu répondre à tous, mais je dois me plier à la discipline collective.

**M. Sylvain Berrios, rapporteur.** La RATP est au cœur de nos politiques publiques d'aménagement du territoire et de transition écologique dans un contexte nouveau de concurrence. Elle a su établir un dialogue de confiance avec tous les acteurs – usagers, agents, élus, IDFM – et garantit un service public de qualité. Les parlementaires seront à vos côtés pour que la proposition de loi Tabarot continue son chemin.

**Mme la présidente Sandrine Le Feur.** Merci pour la qualité de vos réponses, monsieur le Premier ministre. Nous connaissons votre passion, partagée d'ailleurs par les députés, pour ce sujet, et nous nous associons à votre volonté d'améliorer les mobilités pour tous nos concitoyens.

*Délibérant à huis clos, la commission se prononce par un vote au scrutin secret, dans les conditions prévues à l'article 29-1 du règlement, sur cette proposition de nomination.*

\*

*Après le départ de M. Jean Castex, il est procédé au vote sur le projet de nomination, par appel nominal à la tribune et à bulletins secrets, les scrutateurs étant M. Bérenger Cernon et M. Auguste Évrard.*

Les résultats du scrutin qui a suivi l'audition sont les suivants :

Nombre de votants .....	45
Abstentions, bulletins blancs ou nuls .....	9
Suffrages exprimés .....	36
Pour .....	30
Contre .....	6



## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du mercredi 9 octobre 2024 à 9 h 30

*Présents.* - M. Christophe Barthès, M. Fabrice Barusseau, M. Olivier Becht, Mme Lisa Belluco, M. Sylvain Berrios, M. Emmanuel Blairy, M. Jean-Yves Bony, Mme Manon Bouquin, M. Jean-Michel Brard, M. Anthony Brosse, Mme Danielle Brulebois, M. Sylvain Carrière, M. Jean-Victor Castor, M. Lionel Causse, M. Pierre Cazeneuve, M. François-Xavier Ceccoli, M. Bérenger Cernon, M. Marc Chavent, M. François Cormier-Bouligeon, M. Mickaël Cosson, M. Stéphane Delautrette, M. Vincent Descoeur, M. Peio Dufau, M. Aurélien Dutremble, M. Romain Eskenazi, M. Auguste Evrard, M. Denis Fégné, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-Marie Fiévet, M. Julien Guibert, M. Timothée Houssin, M. Sébastien Humbert, Mme Sandrine Josso, Mme Sandrine Le Feu, Mme Julie Lechanteux, Mme Claire Lejeune, M. Gérard Leseul, Mme Delphine Lingemann, M. David Magnier, M. Sylvain Maillard, M. Matthieu Marchio, M. Pascal Markowsky, M. Pierre Meurin, M. Éric Michoux, M. Marcellin Nadeau, Mme Julie Ozenne, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, Mme Constance de Pélichy, Mme Marie Pochon, M. Loïc Prud'homme, M. Xavier Roseren, Mme Anaïs Sabatini, M. Raphaël Schellenberger, M. Olivier Serva, Mme Ersilia Soudais, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. David Taupiac, M. Vincent Thiébaud, M. Antoine Vermorel-Marques, Mme Corinne Vignon, Mme Anne-Cécile Violland, M. Frédéric-Pierre Vos

*Excusés.* - M. Gabriel Amard, Mme Clémence Guetté, Mme Chantal Jourdan, Mme Julie Laernoës, M. Stéphane Lenormand, Mme Christelle Petex, M. Sébastien Peytavie

*Assistaient également à la réunion.* - M. Nicolas Bonnet, M. Hubert Ott