



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Paris, le **28 DEC. 2020**

Les ministres

à

Monsieur Pierre MOSCOVICI
Premier président de la Cour des
comptes

Référence :MTE/MR/D20018848

Affaire suivie par : Mathilde COMOR

mathilde.comor@developpement-durable.gouv.fr

Objet : réponse au relevé d'observations définitives
de la Cour des comptes portant sur la gestion des
ressources humaines de l'EPIC RATP pour les exercices
2011 à 2018 (réf. S2020-1861)

Par courrier du 25 novembre 2020, vous avez bien voulu nous transmettre le relevé d'observations définitives relatif à la gestion des ressources humaines de l'EPIC RATP pour les exercices 2011 à 2018.

La RATP bénéficie de l'autonomie de gestion, notamment s'agissant de la gestion de ses ressources humaines. Aussi, il appartiendra à l'entreprise de réagir aux observations définitives de la Cour des comptes ainsi qu'aux recommandations qui lui sont adressées par la juridiction financière.

Nous notons cependant que la Cour des comptes porte un regard globalement satisfaisant sur la gestion des ressources humaines de l'EPIC. Elle relève en particulier la qualité et la richesse du dialogue social au sein de l'entreprise, ce dont nous nous félicitons.

Nous souhaiterions apporter les précisions qui suivent sur deux aspects ayant un lien fort avec la gestion des ressources humaines de la RATP. Le premier concerne l'ouverture à la concurrence des services de transport collectif dans la région Île-de-France et le second a trait au cadre social territorialisé.

Tout d'abord, il convient de rappeler que les nouveaux services de transport sont ouverts à la concurrence depuis 2009. Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports dans la région Île-de-France, a ainsi récemment attribué le contrat d'exploitation du tramway T9 à l'entreprise Keolis. Île-de-France Mobilités a également publié le premier appel d'offres pour l'exploitation des lignes de métro 16 et 17 du Grand Paris Express. Les services historiques, exploités par l'EPIC RATP, seront progressivement ouverts à la concurrence : en 2025 pour le réseau d'autobus, en 2030 pour le réseau de tramway et en 2040 pour les réseaux de métro et de RER.

La politique de la RATP en termes de ressources humaines doit nécessairement tenir compte de ce calendrier. L'enjeu pour l'entreprise publique est d'être concurrentielle face aux autres opérateurs de transport lors des différentes vagues d'ouvertures à la concurrence.

.../...

Comme le fait observer la Cour des comptes, la RATP a engagé depuis 2017 une démarche d'efforts de productivité de ses personnels marquée par la mise en place d'un schéma directeur s'inscrivant dans le programme stratégique de l'entreprise Défis 2025. Ce schéma directeur vise à améliorer la performance des fonctions de terrain. En parallèle, le programme Diapason marque un effort de productivité majeur sur les fonctions administratives et support.

Ces défis, que la RATP est en passe de relever, permettront sans nul doute au groupe public de se positionner comme un acteur majeur dans le jeu de la concurrence en Île-de-France.

Concernant le cadre social territorialisé, l'article 158 de la loi d'orientation des mobilités a posé le principe d'un cadre social commun en matière de durée du travail applicable aux salariés de la RATP et des autres entreprises de transport public urbain concourant aux activités de bus. Il a prévu que des dispositions spécifiques en matière de temps de travail et de repos soient applicables aux conducteurs de bus dont le parcours est majoritairement effectué dans la zone dense urbaine francilienne, afin de permettre de répondre aux contraintes d'exploitation et de circulation propres à cette zone.

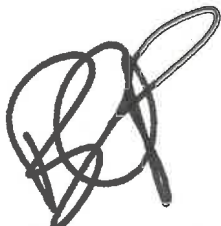
Le Gouvernement a engagé les concertations sur la détermination de ces règles spécifiques de temps de travail en juin 2020, à l'issue de la première période de confinement. Au regard de l'enjeu social associé à ce nouveau cadre, il a souhaité prendre le temps de la concertation avec les partenaires sociaux, et a ainsi organisé six tours de réunions bilatérales sur ce sujet avec l'ensemble des partenaires sociaux de la branche du transport public urbain et de l'EPIC RATP concernés, ainsi qu'avec Ile-de-France Mobilités.

Les équilibres sont maintenant stabilisés et le décret fixant les curseurs du cadre social territorialisé devrait être publié d'ici le début de l'année 2021.

Le dispositif arrêté prévoit les flexibilités nécessaires en matière d'organisation du temps de travail afin de répondre aux contraintes spécifiques d'exploitation (délai de prévenance réduit en cas de modification des horaires, possibilité de fractionner le temps de pause, possibilité de dépassement des durées maximales de travail et de réduction du repos quotidien selon des modalités plus souples que dans le code du travail notamment), tout en assurant en contreparties aux conducteurs le maintien de garanties sociales telles l'interdiction de principe des services en deux parties le samedi et le dimanche ou encore le maintien d'un certain nombre de repos dits périodiques.

Nous attirons votre attention sur le fait que le Gouvernement a choisi de maintenir le principe de durées maximales journalières de service, tout en les augmentant et les simplifiant par rapport au cadre actuel de la RATP. Au regard des spécificités d'exploitation de la zone dense urbaine francilienne, ces durées maximales de service sont en effet apparues comme nécessaires afin d'encadrer les modalités de construction des plannings, qui doivent prévoir des durées de travail raisonnables.

Telles sont les précisions dont nous tenions à vous faire part.



Barbara POMPILI



Jean-Baptiste DJEBBARI