

Le 1^{er} octobre 2024

**Questionnaire de M. Sylvain Berrios, rapporteur,
à l'attention de M. Jean Castex, président-directeur général par intérim de la Régie
autonome des transports parisiens (RATP) dont la reconduction à cette fonction est
proposée par le Président de la République.**

1. Les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris 2024 ont été une réussite. L'offre de transports semble avoir connu un bilan positif, aussi bien en termes de fluidité que de sécurité. Quel bilan dressez-vous de cette organisation ? Quels enseignements la RATP compte-elle tirer des JOP et quelles mesures seront mises en œuvre dans les prochains mois à partir de cette expérience ?

La RATP et ses agents ont été au rendez-vous des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris 2024. Le plan de transport travaillé durant de longs mois pour s'adapter au mieux au calendrier des épreuves a été respecté et adapté chaque fois que nécessaire. Tout au long du mois d'août, la performance du métro a ainsi été exceptionnelle avec plus de 100 % d'offre, y compris aux heures de pointe.

Le ressenti des voyageurs a été très positif grâce à cette offre de transport de très haute qualité, mais aussi grâce à la présence massive de nos agents sur le terrain pour renseigner et orienter et au sentiment de sécurité fort permis par une présence, inédite dans cette ampleur, des agents de la Police nationale et de la Gendarmerie nationale et du Groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR).

Ce bilan positif est le fruit d'un engagement très fort de nos équipes qui ont aussi permis, dans les délais, le prolongement de deux lignes de métro et une ligne de tramway : la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis Pleyel au nord et l'aéroport d'Orly au sud, la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier et le T3b jusqu'à la Porte Dauphine. La ligne 14 capte par exemple déjà 20 % des spectateurs du Stade de France, déchargeant d'autant la ligne 13. De plus, l'Information voyageurs (IV) a été modernisée avec le déploiement dans les stations du réseau de près de 500 nouveaux écrans « PANAM » délivrant plus d'informations en temps réel. Les équipes ont enfin su démontrer leur savoir-faire exemplaire en matière de gestion des flux, avec la création d'un poste de commandement (PC) Canalisation et la mise en place du *stop and go*.

Plusieurs enseignements sont à tirer de cette expérience exceptionnelle :

- En premier lieu, la gestion de nombreux grands événements (matches, concerts, salons) sur les différents sites concernés et desservis par les réseaux RATP doit pouvoir bénéficier du retour d'expérience des JOP, notamment en termes de répartition des emports, de gestion des flux, de mobilisation de *helpers* ou de relation avec les entités gestionnaires des sites et les forces de sécurité ;
- En second lieu, s'agissant de l'exploitation quotidienne, plusieurs acquis doivent être capitalisés notamment les 250 conducteurs de métro supplémentaires qui ont été recrutés pour les JOP et qui seront maintenus ; la vente mobile de titres de transports ; l'outil TradivIA de traduction simultanée de l'Information voyageurs à destination des touristes étrangers ; l'intervention délocalisée d'équipes de maintenance ou de l'infrastructure...

Enfin, en matière de sûreté, les brigades cynophiles vont continuer d'être renforcées pour atteindre 36 équipes à la fin 2024, contre 20 il y a un an.

2. L'ouverture à la concurrence du réseau de bus historique de la RATP peut désormais être échelonnée jusqu'en 2026, contre 2025 auparavant.
 - Estimez-vous que la loi du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP a permis de dissiper les inquiétudes des salariés de l'entreprise ?

La loi du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, a permis de retranscrire les recommandations de la mission conduite par Jean-Paul Bailly et Jean Grosset pour trouver des solutions opérationnelles concrètes afin que l'ouverture à la concurrence du réseau historique de Bus se déroule dans les meilleures conditions. Leur priorité étant de pouvoir rassurer les agents concernés en leur donnant des garanties et de la visibilité sur leur avenir.

La loi du 27 décembre 2023 a, en premier lieu, échelonné la mise en concurrence sur deux années en prévoyant l'attribution des 13 lots entre l'automne 2024 et l'automne 2025 et les mises en services successives entre l'été 2025 et la fin de l'année 2026.

La loi a par ailleurs permis de préciser les règles pour les salariés en cas de changement d'opérateur, en confirmant d'abord le principe du maintien garanti des agents des centres bus sur leur site d'appartenance. Pour ces agents, soit près de 18 000 personnes, il n'y aura donc aucun mouvement de personnel, hors volontariat, même si 66 lignes vont changer de centre de remisage avec la réorganisation du réseau décidée par IDFM. Le principe du maintien sur site, qui permet d'éviter aux agents des inquiétudes sur leur devenir et le risque de mobilités géographiques, a très grandement contribué à rassurer les salariés.

De plus, le transfert des droits des salariés (le « sac à dos social ») comprend bien les droits au régime spécial de retraite pour les agents concernés. La concertation s'est tenue à l'été 2024 et les textes sont en cours de finalisation pour s'assurer, s'agissant des salariés transférés, de la reconstitution des taux et assiettes de cotisation du régime spécial, de l'assiette de liquidation basée sur les 6 derniers mois d'activité, les primes et gratifications annuelles prises en compte dans le calcul de la pension au prorata de la période de six mois, ainsi que la majoration de pension de 2,95 % en cas d'ancienneté de 28 ans et 6 mois (85 % des agents). En outre, pour les agents qui resteront dans une filiale de la RATP, une mobilité groupe sera construite pour permettre aux salariés d'évoluer d'une délégation de service public (DSP) à une autre, ainsi qu'à d'autres modes de transport (tramway, métro).

Par ailleurs, les salariés bénéficient d'une garantie de rémunération prévue par la loi, pour laquelle les modalités et le périmètre de calcul ont été précisés, et sur laquelle une communication importante a été apportée.

Ces différentes propositions ont permis d'apporter des réponses concrètes aux agents des centres-bus concernés. Les principales interrogations des salariés portent désormais sur les politiques en matière de ressources humaines qui seront proposées par les repreneurs, auxquelles il ne sera possible de répondre qu'une fois les lauréats désignés.

Comment la RATP appuie-t-elle Île-de-France Mobilités (IDFM) pour assurer la continuité de service avec les nouveaux opérateurs (billettique, régulation, télécommunication...)?

La loi du 27 décembre 2023, de même que la mission « Bailly-Grosset », ont clarifié les conditions de transfert du personnel des entités mutualisées (comme le centre de formation – NEF -, le Centre de régulation et d'information voyageurs – CRIV -, les Ateliers de Championnet ou le Service de ligne Noctilien – SDLN). Le personnel de ces entités sera transféré au fur et à mesure des mises en service.

De plus, les fonctions support en central tant au sein de l'EPIC que du département Réseau de surface (RDS) auront pour mission d'assurer la transition durant toute la période d'échelonnement. Les personnels de ces fonctions centrales (hors entités mutualisées) ne sont donc pas transférables.

La mission « Bailly-Grosset » se poursuit par ailleurs pour assurer la continuité de service et s'assurer des meilleures conditions de transition entre opérateurs (désignation des salariés, continuité des systèmes d'information, de la régulation et de l'information voyageurs, de la sûreté, de la maintenance et des pièces de rechange, etc.).

- L'ouverture à la concurrence suscite quelques craintes quant à l'exploitation future de lignes déficitaires, quelle est votre position à ce sujet ?

Si le cadre contractuel de l'exploitation des lignes de transports avant/après la mise en concurrence évolue, le modèle économique est globalement le même. La part payée par les usagers ne représente qu'une partie minoritaire du coût d'exploitation du service public, aussi le complément continuera à être financé demain par IDFM pour assurer l'équilibre économique. Dans le groupe RATP, nous veillons à ce que ces coûts futurs d'exploitation soient dimensionnés de façon réalistes afin d'assurer l'équilibre économique d'un service de bonne qualité et d'un social responsable.

3. La RATP a réalisé des investissements record au 1^{er} semestre 2024, notamment pour l'extension de son réseau. Quelles sont les perspectives d'évolution à moyen terme du réseau de la RATP ? Selon quel calendrier ?

Le premier semestre 2024 a donné lieu à la concrétisation au bénéfice des usagers de chantiers majeurs du Plan quinquennal d'investissements (PQI) 2021-2024 grâce à la mise en service du prolongement de deux lignes de métro et une ligne de tramway : la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis Pleyel au nord et l'aéroport d'Orly au sud, la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier et le T3b jusqu'à la Porte Dauphine.

Le contrat 2021-2024 conclu entre IdFM et la RATP comprenait un montant d'investissement de 8,46 Md€ sur la période, soit 2,12 Md€/an en moyenne. Au cours du premier semestre 2024, la RATP a investi 890 M€ pour le compte d'IDFM.

À l'horizon fin 2025, le Grand Paris Express, dont la réalisation est portée par la SGP, deviendra de plus en plus une réalité pour les Franciliens avec la mise en service de la partie sud de la ligne 15 du métro dont l'exploitation a été confiée à la RATP.

Un des principaux enjeux des prochaines années et du prochain PQI sera par ailleurs de viser l'équilibre global du réseau francilien, en harmonisant le plus possible les performances des parties historiques et nouvelles, au bénéfice de l'amélioration de la vie quotidienne de millions d'usagers.

Le Contrat-Plan Etat-Région (CPER) signé le 26 septembre 2024, qui prévoit une enveloppe de 7,4Mds€ pour les transports en commun, soutiendra d'ailleurs plusieurs grands projets destinés à achever le maillage du réseau, à travers les prolongements de la ligne 1 du métro jusqu'à Val-de-Fontenay, du tramway T1 vers l'Ouest à Colombes et l'Est à Val-de-Fontenay ainsi que du tramway T7. Ces ambitions s'inscrivent naturellement en cohérence avec le Schéma directeur régional environnemental (SDRIF-E) adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France le 11 septembre 2024 qui comprend en outre 73 projets en lien avec les transports en commun, dont une quinzaine de prolongements de lignes de métro. Parmi les projets les plus emblématiques

s'agissant du Métro, mais dont les études de faisabilité et de pertinence restent à réaliser, peuvent notamment être cités les prolongements de la ligne 12 au sud, de la ligne 7 vers le centre de Drancy, de la ligne 10 à Ivry et des lignes 3 et 9 vers l'Est.

4. Quel est l'état d'avancement du plan de renouvellement de la moitié du matériel roulant prévu sur dix ans ? Rencontrez-vous des difficultés en matière de disponibilité du matériel roulant ?

La RATP a enclenché il y a plusieurs années un important chantier de renouvellement de son matériel roulant métro, avec le soutien et le financement d'IDFM, à travers deux grands programmes : « Train Pneu » et « MF19 ». Ces deux projets partagent l'ambition commune de porter la modernisation du réseau métro à un rythme inédit, à travers la standardisation et l'industrialisation de sa réalisation.

Le programme « Train Pneu » vise, à travers la mise en place d'une synergie entre le rythme d'acquisition et le transfert des trains entre les lignes à minimiser les coûts d'investissement. L'objectif principal est ainsi d'équiper les lignes 4, 11 et 14 du métro avec du matériel MP14 très capacitaire (75 % de trains d'ores et déjà déployés pour la ligne 4, 82 % pour la ligne 11 et 78 % pour la ligne 14). Par conséquent, le matériel MP89-CC de la ligne 4 remplace petit à petit le matériel MP73 de la ligne 6 (33 % de trains déployés). La fin du déploiement du MP14 est prévue pour le deuxième trimestre 2024 et celle du MP89-CC vers la ligne 6 est prévue pour la fin 2026.

IDFM a prévu, en outre, de renouveler le parc de 8 lignes de métro ferré par un nouveau matériel roulant unique, le MF19, dont la construction a été attribuée à Alstom-Bombardier en 2019. L'objectif est de remplacer l'ensemble des MF67, MF77 et MF88 soit la moitié du matériel roulant avec un volume de MF19 pouvant aller jusqu'à 410 trains pour un budget global prévisionnel de 4,1Mds€. Le premier train MF19 devrait être déployé pour essai au premier trimestre 2025 et sa mise en service commerciale prévue à partir de fin 2025 pour la ligne 10 ; mi-2027 pour la ligne 13 ; mi-2028 pour la ligne 12 avant les lignes 8, 3 et 7. Parallèlement, est prévue l'automatisation de la ligne 13.

Grâce au déploiement d'un matériel moderne et plus capacitaire, la RATP sera en mesure d'améliorer durablement la qualité de service de 40 % des voyageurs du métro qui empruntent aujourd'hui du matériel plus ancien (meilleure régularité, ventilation réfrigérée, isolation acoustique, intercirculations entre les voitures, information voyageurs dynamique, etc.). Les coûts d'exploitation et de maintenance seront par ailleurs optimisés grâce à l'allongement de l'intervalle entre chaque pas de maintenance et la diminution de 25 % de la consommation électrique.

Enfin, les enjeux de disponibilité du matériel roulant se traitent dans le cadre de l'ensemble des opérations de maintenance industrielle, afin d'assurer l'offre commandée.

5. Concernant le plan Bus 2025, vous indiquiez en 2022 devant l'Assemblée nationale que 57 % de l'objectif du plan était atteint, qu'en est-il aujourd'hui ?

Dès 2014, la RATP s'est en effet engagée dans une évolution technologique et écologique majeure avec l'objectif de convertir une grande partie du parc de bus à l'électrique et au biométhane à l'horizon 2025. Le plan Bus 2025 a notamment été enclenché en réponse à la volonté d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) de supprimer les bus diesel du réseau francilien. L'investissement, d'un montant total d'1,2Md€ pour les nouveaux bus et 600M€ pour l'adaptation des centres bus, est d'ailleurs financé par IDFM. Une subvention européenne d'un montant de 55M€ a par ailleurs été obtenue dans le cadre de l'appel à projets *Alternative Fuels Infrastructure Facility* (AFIF) du programme *Connecting Europe Facility* (CEF).

Lors de mon audition en 2022, 36 % des centres-bus et 29 % des bus avaient été convertis à l'électrique ou au biométhane¹.

À date, 68 % des centres bus et 46 % des bus sont convertis, dont 564 bus fonctionnant à l'électrique et 1 240 bus fonctionnant au biométhane.

La moitié des bus seront convertis fin 2024. À la fin du projet de transition en 2026, le réseau de bus aura réduit ses émissions de CO2 de 50 % par rapport à la situation de 2015.

La construction d'un nouveau centre bus a par ailleurs débuté le 26 septembre 2024 à Villiers-le-Bel (Val-d'Oise). Des projets innovants existent par ailleurs, à l'instar du centre bus de Créteil (Val-de-Marne) qui est adapté pour accueillir 17 nouveaux bus à hydrogène ou le développement de centrales de production d'énergie photovoltaïque sur 5 centres bus pilotes.

6. Quel est le bilan des actions menées pour améliorer la qualité de l'air dans le métro, où les taux de particules fines restent trois fois plus élevés que dans l'air extérieur ?

Il convient de rappeler dans un premier temps que les transports collectifs urbains contribuent par essence à la décarbonation des mobilités et donc à l'amélioration de la qualité de l'air extérieur.

La composition de l'air intérieur dans les enceintes ferroviaires souterraines (EFS) exploitées par la RATP pour le compte d'IdFM n'est pas comparable avec celle de l'air extérieur (moins de dioxyde d'azote, absence d'ozone ou de dioxyde de soufre) et présente des concentrations massiques de particules fines PM10 et PM2,5 ainsi que des particules ultrafines (PUF).

¹ Le chiffre évoqué lors de l'audition de 2022 incluait également les bus hybrides, également en cours de conversion désormais à l'électrique ou au biométhane.

Consciente de cette situation et malgré l'absence de toute réglementation applicable aux particules dans l'environnement intérieur pour les voyageurs, la RATP a adopté une démarche volontariste depuis plus de 25 ans et un plan d'action d'amélioration de la qualité de l'air qui repose sur trois principaux leviers, avec le soutien et le financement d'IdFM.

Le premier : surveiller et informer dans un objectif de transparence. La RATP mesure en continu la qualité de l'air dans 5 sites (Station Châtelet sur la ligne 4, Franklin D. Roosevelt sur la ligne 1, Auber, Nation et Châtelet sur la ligne A) grâce à 13 équipements homologués qui indiquent le niveau d'oxydes d'azote, de dioxyde de carbone, de PM10 et PM2,5. L'ensemble des données est accessible en *open data* et des QR codes pour permettre à chacun de prendre connaissance des données ont été installés entre 2023 et 2024 sur tous les quais des stations Métro et gares RER du réseau RATP. Au-delà de ces mesures en continu et à la demande des autorités de l'Etat, la RATP mène chaque année des campagnes de mesures ponctuelles en appliquant les recommandations formalisées par l'Institut national de l'environnement et des risques industriels (Ineris) dans son guide dédié sur l'ensemble des stations, quais et rames, pour affiner la surveillance et suivre l'efficacité des plans d'actions déployés. Un comité des parties prenantes externes (CPPe), rassemblant les services de l'Etat, la Région Ile-de-France, la Ville de Paris, des associations et de nombreux experts a en outre été mis en place par la RATP pour partager les connaissances sur le sujet et évoquer les solutions à développer, dans le respect des instances de la comitologie décisionnaire existante du côté d'IdFM. Ce CPPe a été placé sous la présidence d'une personnalité scientifique reconnue, Mme Francelyne MARANO.

Le deuxième levier : la réduction à la source des émissions particulières. A travers le renouvellement de son matériel roulant, la RATP parviendra à terme à généraliser le recours au freinage électrique et par conséquent à réduire drastiquement les émissions particulières. Des travaux sont par ailleurs menés sur le parc existant, en déployant des garnitures de freinage plus vertes qui limitent les émissions. Ce déploiement, décidé et financé par IdFM, est prévu sur les 183 rames du RER A d'ici la fin de l'été 2025 et des travaux sont en cours pour développer un dispositif comparable sur les rames MF01 qui équipent les lignes 2, 5 et 9 du métro.

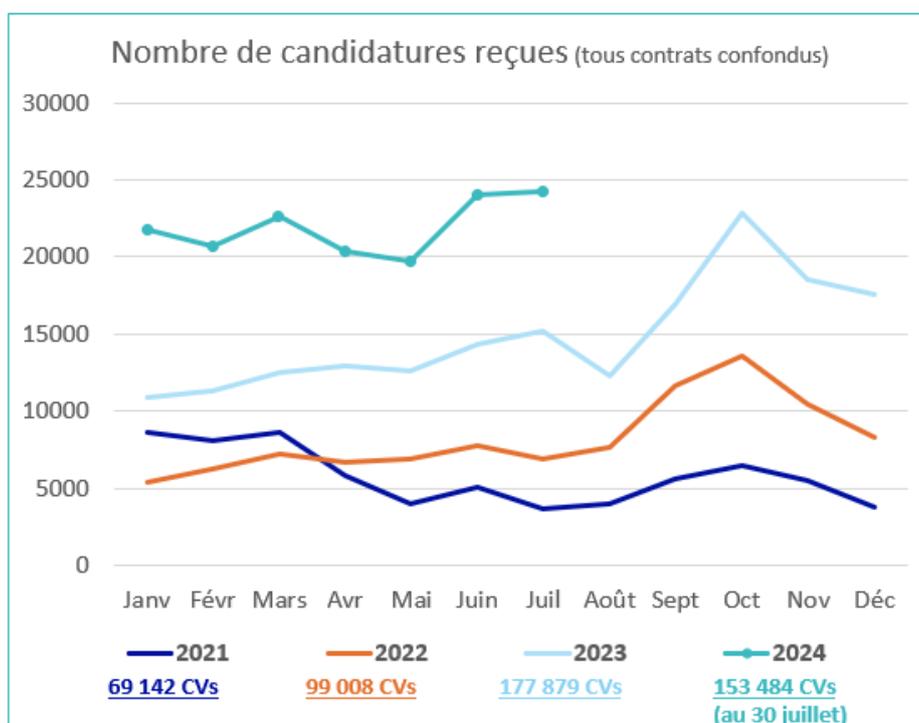
Le troisième levier : améliorer le renouvellement de l'air. 57M€ ont ainsi été investis par la RATP pour le compte d'IdFM entre 2021 et 2024 pour renouveler et moderniser 33 ventilateurs sur un parc total de 427 ventilateurs aux fonctions diverses (désenfumage, confort thermique, qualité de l'air). Des expérimentations seront par ailleurs menées fin 2024 dans la station Belleville de la ligne 2 avec le recours au dispositif innovant de la filtration électrostatique.

7. Le recrutement d'agents supplémentaires et la lutte contre l'absentéisme faisaient partie de vos priorités annoncées en 2022. Quel bilan dressez-vous des mesures mises en place pour améliorer l'attractivité des métiers de la RATP et améliorer la qualité de service ?

En 2023, la RATP a mis en œuvre un plan de recrutement exceptionnel et réussi (4 990 CDI) qui se poursuit en 2024 (3 560 CDI). Fin août 2024, 66 % des postes à pourvoir l'avaient été (71 % du plan de recrutement externe et 53 % du plan de mobilité interne). A titre de comparaison, le rythme des embauches sur la période 2017-2019 était de 2 700 CDI par an. Ces recrutements massifs et un plan de formation des nouveaux embauchés ont contribué à ce que la RATP soit pleinement au rendez-vous des JOP 2024.

Ces résultats positifs sont le fruit d'une stratégie proactive pour attirer les talents nécessaires à la réalisation de l'offre : campagnes massives et récurrentes de communication, *job datings* sur les métiers en tension, rapprochement avec le monde éducatif (lycées professionnels et CFA franciliens, notamment) et le monde technique, contribution aux travaux de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF) à la construction d'une marque employeur du monde des transports et de la mobilité. Le Groupe RATP se maintient ainsi comme employeur majeur en Ile-de-France et parmi les premiers recruteurs et employeurs en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne.

Des accords ont également été signés avec les partenaires sociaux sur les parcours professionnels et sur la formation afin de favoriser le développement des compétences et la fidélisation.



| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|-------------|----------------|
| CDI | 3081 | 2275 | 2780 | 2399 | 1464 | 2753 | 4990 |
| CDD | 155 | 148 | 251 | 391 | 962 | 981 | 708 |
| Alternance | 464 | 701 | 773 | 752 | 867 | 916 | 1080 |
| CPRO | 217 | 175 | 162 | 101 | 107 | 136 | 177 |
| Apprentissage | 247 | 526 | 611 | 651 | 760 | 780 | 903 |
| Insertion | 414 | 645 | 738 | 413 | 339 | 363 | 444 |
| Total | 4114 | 3769 | 4542 | 3955 | 3632 | 5013 | 7222 |
| Solde | | | | | -1 133 | -785 | + 1 527 |

L'absentéisme (maladie et accident du travail) a sensiblement augmenté entre 2019 et 2022 sur l'ensemble de l'EPIC RATP. La RATP est parvenue à inverser la tendance et l'absentéisme fin 2023 avait baissé de 7 % par rapport à fin 2022. Fin juillet 2024, il avait encore baissé de 8,1 % par rapport à la même période en 2023. Pour le métro, c'est une baisse de plus de 20 % sur la même période.

L'ensemble des efforts a permis à la RATP de redresser fortement la production sur ses différents réseaux. Sur le réseau de bus, la part des pertes de production due au manque de conducteurs est passée de 17,2 % (sur 26 % de pertes de production) en décembre 2022 à 0,9 % en septembre 2024 (sur 8,3 %). Sur le réseau de tramway, la part des pertes de production due au manque de conducteurs est passée de moins de 2 % (sur 5,5 %) en décembre 2022 à environ 0 % (sur 0,7 %) en septembre 2024. Sur le réseau de métros, cette part est passée de 5,7 % (sur 10,4 %) en décembre 2022 à environ 0 % (sur 1,5 %) en septembre 2024.

Ces résultats ont été obtenus grâce à différentes actions, comme le recours accru à la *data* pour établir le diagnostic des sous-jacents de la hausse de l'absentéisme (temps de trajet domicile-travail, absence de télétravail, horaires décalés, etc.). De même, un accord sur la qualité de vie et des conditions de travail a été conclu au début de l'année 2024 avec les organisations syndicales, qui prévoit l'expérimentation de la semaine de 4 jours pour les agents de gare et station (à temps de travail constant), du réaménagement des roulements pour proposer des horaires plus adaptés pour les métiers d'exploitation, l'augmentation de l'offre de logement avec la mise en place du parcours « salarié logé » ou l'augmentation du budget alloué à la réservation des berceaux dans les crèches. Le plan d'action visant à lutter contre les arrêts frauduleux et la double activité en situation d'arrêt, aboutissant à la révocation des salariés, a par ailleurs été renforcé à travers l'augmentation du nombre d'enquêteurs dédiés à ces investigations.

- Concernant la sécurité dans les transports, quel bilan pourriez-vous dresser de l'expérimentation des caméras-piétons embarquées pour les agents de sûreté de la RATP ?

La proposition de loi relative au « renforcement de la sûreté dans les transports », adoptée par le Sénat le 13 février 2024, vise notamment à permettre de donner toute sa

portée au continuum de sécurité dans les transports publics. Elle est à cet égard d'importance majeure pour la RATP.

Parmi les dispositions prioritaires, la pérennisation de l'usage des caméras individuelles, dites « caméras piétons », par les agents de contrôle assermentés de la RATP, représente l'enjeu le plus urgent.

Une expérimentation prévoyait en effet l'utilisation des caméras-piétons pour les **agents de contrôle** jusqu'au 1^{er} octobre 2024. Depuis ce jour, les agents de contrôle de la RATP (et de tous les opérateurs) ont dû remiser leurs caméras-piétons alors qu'ils avaient témoigné de leur grande satisfaction quant à l'utilisation de cet outil important pour leur sécurité dans leurs interactions avec certains usagers violents, mais aussi pour pacifier les échanges.

Les résultats de l'expérimentation montrent que l'emploi des caméras individuelles a un impact significatif sur le déroulement des interventions ainsi que sur la qualité des conditions de travail des agents assermentés. Les caméras-piétons contribuent à réduire la fréquence et l'intensité des situations difficiles ou tendues, parfois même sans déclenchement, uniquement à la vue de l'équipement.

Les agents des lignes 4, 7 et 7bis du métro, sur lesquelles a eu lieu l'expérimentation confirment, pour 97% d'entre eux, l'effet dissuasif des caméras et, pour 91%, l'amélioration de leur sécurité personnelle. Au-delà du ressenti, la RATP a constaté une chute de plus de 50% de l'accidentologie sur la ligne 7 depuis la mise en œuvre de l'expérimentation.

En outre, les vidéos issues des caméras-piétons constituent des preuves incontestables pour accompagner les dépôts de plainte. 50 extractions pour procédure judiciaire ont été réalisées au cours de l'expérimentation.

9. En matière d'accessibilité des transports, notamment du métro, quelles mesures ont été prises depuis votre arrivée à la tête de la RATP et quelles seraient vos actions en la matière pour la suite ?

L'accessibilité est un enjeu majeur pour la RATP et de longue date. L'objectif de la RATP est d'assurer à chacune et à chacun une solution pour se déplacer. Pour rappel, en application de la loi de 2005 et du schéma directeur d'accessibilité d'Ile-de-France Mobilités, le réseau de surface (bus principalement) constitue le réseau privilégié pour assurer l'accessibilité universelle des transports collectifs urbains en Île-de-France. Ainsi, 97% des lignes parisiennes (59 sur 61) sont accessibles (sauf impossibilité matérielle, comme à Montmartre). 100 % des lignes de tramway sont par ailleurs accessibles grâce à la prise en compte de ce critère dès la conception du réseau. Pour les réseaux ferrés, d'importants investissements ont été réalisés pour permettre l'accessibilité à 100 % des 65 gares de RER A et B avec un système de prise en charge

sans réservation préalable pour les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR). S'agissant du réseau Métro, la ligne 14 est 100 % accessible en autonomie et, au global pour le Métro, le nombre de stations accessibles est passé de 9 en 2017 à 30 en 2024 (et bientôt 32, avec la station Porte des Lilas sur la ligne 11 et la station Villejuif de la ligne 14). Les quelques 1 100 escaliers mécaniques des réseaux ferrés présentent un taux de disponibilité entre 97,1 et 97,9 % selon les lignes et les quelques 400 ascenseurs présentent un taux de disponibilité entre 98,2 et 99,3 % selon les lignes.

S'agissant du bus, grâce à un important travail réalisé avec la Ville de Paris en 2023 et 2024, l'accessibilité du réseau a pu être confortée et améliorée : à date, 97 % des lignes de bus parisiennes sont accessibles (soit 59 sur 61, les deux restantes ne pouvant l'être du fait d'impossibilités techniques, compte tenu d'itinéraires très pentus entraînant des devers trop importants par rapport aux normes de sécurité applicables). Au-delà des limites de Paris (départements 91, 92, 93, 94), 90 % des lignes de bus exploitées par la RATP sont accessibles, soit 213 lignes sur 235. Les travaux de mise en accessibilité de points d'arrêts se poursuivent, sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris et des communes et collectivités concernées au-delà.

Dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, un plan d'accélération et de renforcement de l'accessibilité été mis en œuvre autour de plusieurs actions structurantes, qui seront prolongées et amplifiées dans le cadre du PQI 2025-2029 avec IdFM : déploiement de 500 manchons en braille dans les 37 stations mono-ligne des lignes 9 et 10 du métro et à la station Duroc, déploiement de panneaux "hypersignes" dans une demi-douzaine de stations, installation de nouveaux automates de vente dotés de balises sonores pour une meilleure réparabilité, déploiement de l'application Tradivia sur les outils numériques des agents de station RATP pour une meilleure communication avec les usagers atteints de déficiences auditives, remise à niveau de l'accessibilité de points d'arrêts du réseau Bus avec la Ville de Paris, déploiement de l'application Stopbus sur 11 lignes (soit 214 bus) pour demander au machiniste de s'arrêter au prochain arrêt sans avoir à appuyer sur l'un des boutons physiques à bord des bus, amélioration de l'accessibilité des outils numériques de la RATP (site internet et application Bonjour RATP), et enfin enclenchement d'une forte dynamique pour assurer la sonorisation du nom des stations sur les 6 lignes (3b, 7-7b, 8, 10 et 12) non actuellement équipées du matériel roulant offrant cette fonctionnalité.

Par ailleurs et notamment en lien avec cette dernière action, IdFM, la RATP et la CFPSAA ont signé en juin 2024, en présence des ministres compétents, une charte d'engagements pour renforcer durablement l'accessibilité des transports exploités par la RATP pour les usagers déficients visuels. Cette charte comporte des actions concrètes associées à des échéances de réalisation et des principes de gouvernance. Conformément à la demande des associations concernées et des usagers, la sonorisation du nom des stations est désormais assurée pour les 6 lignes précitées par une solution applicative ("Compagnon Train") disponible gratuitement, et une solution physique (haut-parleurs) a été déployée dans les voitures centrales de l'ensemble des trains de la ligne 10 avant

les JOP. Cette solution physique sera prochainement déployée sur les lignes 3b et 7b, puis sur les lignes 7, 8 et 12, avant le renouvellement du matériel roulant sur ces lignes.

De plus, le programme Equisens, financé par IdFM *via* le PQI 21-24 et 25-29, a été mis en œuvre afin de répondre aux besoins des personnes en situation de handicaps sensoriels et cognitifs à travers l'installation de 1 100 balises sonore pour repérer les accès et services, 8 kilomètres de bandes podotactiles, 154 kilomètres de nez de marche et 3 km de bandes sur les quais pour repérer l'interphone d'appel. Ces investissements représentent 34M€ sur la période 2024-2025 avec 88 % de réalisation des objectifs à date.

- Valérie Péresse, présidente du Conseil régional d'Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités a récemment annoncé le lancement d'un programme relatif à l'accessibilité du métro historique avec l'adoption en session plénière du conseil régional du 26 septembre de la motion « Métro pour tous » et l'organisation le 10 octobre des *Assises du métro pour tous*. Dans ce cadre, la RATP est pleinement mobilisée pour travailler plus précisément sur ces chantiers et pour apporter tout son concours aux études qui seront déclenchées en fonction des options retenues par la Région IdF et IdFM. Plus précisément, une étude menée en 2019/2020 avait estimé à 850M€ le coût de la mise en accessibilité de l'ensemble des stations de la ligne 6, pour un coût moyen de 20M€ pour les stations peu complexes à 50M€ pour les stations les plus complexes. Un tel chantier nécessiterait des travaux sur une période allant de 24 à 36 voire 48 mois. Cette étude doit toutefois être encore affinée et complétée, et la RATP est pleinement mobilisée pour la mettre en œuvre.

Ainsi, la poursuite des aménagements du réseau de bus, à Paris et en couronne, la mise en accessibilité de la ligne 6, qui pourrait être une première étape, mais aussi l'intégration dans le prochain Plan quinquennal d'investissements (PQI) d'investissements conséquents dans des nouveaux ascenseurs et escaliers mécaniques, pourraient permettre d'accroître significativement l'accessibilité du réseau au bénéfice des personnes à mobilité réduite.

10. La RATP investit en dehors de la région francilienne et plus largement dans ses filiales internationales. Pouvez-vous nous indiquer quelle part de l'activité du groupe cela représente ? Par ailleurs, comment garantir que ces nouveaux investissements ne s'effectuent pas au détriment d'investissements nécessaires en Île-de-France ?

A la fin 2023, la filiale RATP Dev, qui opère pour le groupe en France pour les territoires situés hors Ile-de-France ainsi qu'à l'international, comptait 23 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de 2Mds€ (pour un chiffre d'affaires du groupe s'élevant à 6,512Mds€).

En France, RATP Dev opère une cinquantaine de filiales, principalement des réseaux de bus urbain et interurbain, quelques lignes de tramway ainsi que des navettes

maritimes et fluviales. Son positionnement historique sur les villes de taille moyenne, comme Annemasse, Boulogne-sur-Mer ou Creil, s'étend de plus en plus aux grandes villes avec l'obtention en 2023 des marchés de Bayonne, Caen ou Lyon. Elle exploitera également en Ile-de-France le CDG Express et la ligne 15 Sud du Grand Paris Express.

A l'international, RATP Dev exporte avec succès le savoir-faire du groupe RATP sur son cœur de métier en opérant des réseaux de bus, tramway, métro et train dans 15 pays répartis sur 5 continents. La filiale est ainsi, par exemple, l'unique opérateur du réseau de bus et cars de Toscane depuis fin 2021, mais exploite aussi le tramway de Florence, une quarantaine de contrats urbains aux Etats-Unis, des bus et métro au Moyen-Orient comme à Riyad ainsi qu'en Asie-Pacifique le tramway de Hong-Kong ou la future ligne de métro de Sydney.

La stratégie de déploiement de RATP Dev est sélective.. Les priorités de développement reposent ainsi principalement sur le renouvellement des contrats en portefeuille, le renforcement des marchés existants et les projets de rail urbain dans des environnements matures aux risques limités (en nouant les partenariats les plus adéquats dans chacun des dossiers). Chaque contrat doit trouver son équilibre et les investissements nécessaires en Île-de-France ne pâtissent aucunement de cette stratégie.

11. Le réseau structurant du Grand Paris Express devrait voir le jour dans les vingt-quatre prochains mois. Il a été fait le choix d'ouvrir ce réseau à la concurrence dès son lancement. Comment la RATP envisage-t-elle de s'assurer de l'interconnexion entre le Grand Paris Express et le réseau de transport existant ?

Tout d'abord, il convient de noter qu'on entend habituellement par interconnexion la capacité à faire transiter les matériels roulants ferroviaires d'un réseau à l'autre. En ce sens, les réseaux RATP existants et le Grand Paris express ne sont pas, à proprement parler, interconnectés, les trains ne peuvent basculer d'un réseau à l'autre, l'exploitation est indépendante et peut être assurée par des opérateurs différents.

S'agissant des gares et stations, il existe un programme d'extension des stations existantes du réseau RATP qui seront en correspondance avec les futures gares du Réseau du Grand Paris Express. Ce programme permet à la fois de modifier les espaces existants, mais aussi de réaliser des ouvrages de connexion entre les stations ou gares existantes et les nouvelles gares, de sorte de permettre le parcours des voyageurs en correspondance conformément aux fréquentations projetées. Pour cela, dès la conception des gares du GPE depuis plus de 10 ans, les espaces de correspondances avec les gares et stations du réseau RATP ont été conçus et construits conjointement par les ingénieries RATP et SGP sous le contrôle étroit d'IDFM, en définissant des limites d'intervention de chacun, des exigences de fluidité, lisibilité, sécurité, indépendamment des futurs opérateurs des 2 réseaux.

Les travaux sont en cours, selon un calendrier adapté aux dates d'ouverture prévisionnelle des gares du réseau du Grand Paris, et selon les besoins d'articulation avec les travaux menés par la SGP du fait de l'imbrication spatiale des emprises. A l'instar des grandes gares d'Ile de France où opèrent conjointement la RATP et la SNCF, les espaces voyageurs pourront être gérés par plusieurs opérateurs responsabilisés sur des périmètres locaux différents, avec une continuité de service et de parcours voyageurs définie et contrôlée par IDFM. Les modalités d'organisation pratique de l'exploitation, notamment en termes de sécurité, sont en cours de préparation.

Par ailleurs, la ligne 15 Sud, qui sera la première mise en service et celle ayant le plus de correspondances avec le réseau historique, sera exploitée par le groupe RATP, qui mettra tout son savoir-faire en œuvre pour assurer la continuité entre les deux réseaux.

12. Quelles sont vos priorités pour la RATP pour l'après-2025 ?

L'une des principales priorités de la RATP sera de poursuivre le renforcement de la qualité du service qu'elle propose à ses usagers, à travers la modernisation du matériel roulant et des espaces sur son réseau. Elle devra aussi viser l'amélioration de l'expérience des voyageurs, en offrant un accompagnement toujours plus humain et personnalisé grâce à une billettique et une Information voyageurs plus performantes.

Les priorités concernent également la diminution de l'impact des irritants du quotidien (bagages oubliés, malaises voyageurs, conditions de circulation) et la nécessité de mieux faire respecter la circulation des bus dans l'espace public.

La RATP continuera également de s'inscrire dans l'impératif de transition écologique, pour contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone à l'échelle nationale conformément aux engagements internationaux et européens de la France, en décarbonant plus encore ses activités, en préservant les ressources qu'elle utilise directement ou indirectement (eaux, matériaux, énergie) de manière proactive, en évitant si possible la production de déchets dans ses différentes activités, en la réduisant si possible et en les valorisant (réutilisation, réemploi, recyclage) le cas échéant et, enfin, en préparant des plans d'adaptation au réchauffement climatique.

Si elle y est préparée depuis plusieurs années grâce à l'engagement indéfectible de tous ses agents, la RATP devra également réussir la mise en œuvre effective de l'ouverture à la concurrence sur son réseau historique, à commencer par le réseau de bus dont les premiers lots seront attribués à la fin de l'année 2024. Le groupe devra également effectuer dans les meilleures conditions pour ses agents et voyageurs la mise en service de la ligne 15 sud du Grand Paris Express ou de l'important contrat remporté dans la métropole lyonnaise. La capacité collective à conquérir des parts de marché sur le marché du ferroviaire urbain et suburbain devra également être démontrée et poursuivie.

En interne, la RATP devra s'attacher à la lutte contre l'absentéisme et aux accidents du travail à travers un renforcement de la culture de sécurité, une amélioration du cadre de travail et de l'équilibre des temps de vie. Le développement des opportunités de carrière et des mobilités de parcours au sein du groupe, pour l'ensemble des catégories de personnel, sera également une priorité.

Plus globalement, la RATP devra veiller à être mieux insérée dans son environnement dans le cadre de sa mission de service public et, à cet effet, être davantage à l'écoute de ses partenaires territoriaux (élus, grands comptes, ...) et faire une place plus importante aux usagers et à leurs représentants dans la gouvernance du groupe.

Enfin, l'ensemble de ces priorités devront être mises en œuvre en veillant à améliorer plus encore la performance économique du groupe.