

Décidé en réunion du COMEX le 11 mai 2009, le projet de création d'une filiale d'ingénierie dédiée aux services d'aide à la mobilité, a été présenté après négociation aux instances concernées : CDEP SIT-ING puis CRE les 5 et 25 novembre 2009. Le 1^{er} février 2010, IXXI a vu le jour. Retour sur les éléments d'informations et les inquiétudes qui ont précédé sa naissance.

IXXI : une nouvelle filiale de services d'aide à la mobilité

Composée de 25 personnes à sa création, IXXI a pour vocation de répondre aux appels d'offres nouvellement émis par les autorités organisatrices des transports (dont le STIF) sur l'ensemble de la chaîne de valeur du network management (missions de conseil, de conception, de réalisation et d'exploitation de services d'aide à la mobilité). Ces derniers concernent la billettique, l'information voyageurs (cœur de métier au lancement de la filiale) ou des services plus périphériques comme la gestion de pôles d'échanges.

La filiale, rattachée à RATP International, est soumise à la convention collective SYNTEC et les conditions de travail sont appli-

quées indistinctement aux agents RATP et au personnel recruté à l'extérieur. Dans le projet présenté au CDEP SIT-ING, 12 postes d'agents devaient être transférés de la RATP vers la filiale en provenance à parts égales des entités IVT (Information Voyageurs et systèmes de Transport), BRS (Billettique et Relation de Service) et MDO (Mission Développement de l'Offre). Un doublement de l'effectif total de la filiale est prévu sous cinq ans.

Dans un premier temps, IXXI se verra confier un portefeuille d'affaires de l'EPIC, qui lui permettra de dégager l'essentiel de son chiffre d'affaires, évalué à 5,134 M€ en 2010. Les donneurs d'ordre, exclusivement in-

ternes, seront les départements ING, CML et COM. Ce chiffre d'affaires serait lui aussi amené à doubler sous cinq ans, avec une part des prestations fournies à l'EPIC passant de 92 à 44 % en 2014. Le résultat atteindrait l'équilibre dès la seconde année d'exercice.

A l'origine de la création

L'argument premier qui a été avancé pour expliquer la création de la filiale est proche de celui développé lors de la naissance de XELIS en 2006. Il s'agissait alors de permettre à une filiale de se positionner sur des appels d'of-

>département **ING**

Relèvent désormais du champ d'activité de la filiale IXXI, les systèmes basés sur les technologies nouvelles comme le rechargement sur Internet, l'information voyageur multi-opérateurs, l'utilisation des terminaux mobiles, le guidage des voyageurs dans les espaces, etc., les services réutilisables dans le cadre du groupe et pas simplement en Ile-de-France et les services complémentaires d'un certain nombre d'actions réalisées par l'EPIC en tant que maison mère.



« La filiale, rattachée à RATP International, sera soumise à la convention collective SYNTEC et les conditions de travail définies dans le projet seront appliquées indistinctement aux agents RATP et au personnel recruté à l'extérieur. »

fres en Ile-de-France suite aux compétences nouvelles dévolues au STIF en matière de maîtrise d'ouvrage (loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales). Cinq ans après l'attribution de ces nouvelles prérogatives, la RATP constate que le STIF s'en est largement emparé. En matière de services d'aide à la mobilité, sept contrats ont été attribués par le STIF suite à une consultation depuis 2006. La RATP n'a pu concourir à ces appels d'offres puisqu'en était écartée toute entité percevant des subventions du STIF.

Il est affirmé d'autre part que dans son rôle de maître d'ouvrage, le STIF a aujourd'hui la

capacité juridique et légale de procéder également à des consultations d'exploitation de services, en particulier sur des services nouveaux comme le rechargement d'abonnements à domicile. Créer une entité juridiquement séparée de l'EPIC était donc un moyen pour la RATP de rester un interlocuteur lors de prochaines consultations, afin d'essayer de défendre son savoir faire et ses positions sur son territoire historique.

Outre le marché francilien, la filiale IXXI sera également appelée à accompagner la croissance de RATP Dev en offrant une gamme de services qui n'a pas aujourd'hui de structure dédiée au sein du groupe. Elle devrait également être à même, comme

XELIS, de s'inscrire dans des groupements d'intérêt économique (GIE) afin de répondre à des appels d'offres qui mobilisent des compétences dont le groupe ne dispose pas.

L'EPIC déshabillé

Déjà concernés par la création de XELIS, les élus du CDEP SIT-ING ont déploré une nouvelle fois la filialisation des activités de ING au prétexte d'un changement institutionnel considéré comme incontournable et visant à l'accélération de la libéralisation du secteur. Tout en estimant limités le volume de

chiffre d'affaires et le nombre d'agents transférés à la filiale, les élus ont relevé que l'externalisation de ces activités priverait désormais l'EPIC de développer en son sein un savoir faire porteur en matière d'innovation. S'agissant des conditions de travail, ils ont également alerté sur un temps de travail supérieur à IXXI (212 jours par an dans le cadre d'un forfait pour les cadres) à celui proposé au sein de l'EPIC ou de XELIS (206 jours). Dénonçant la désintégration de l'EPIC RATP, le CDEP s'est prononcé contre le projet à l'unanimité des membres présents (3 CGT, 2 UNSA et 1 CFDT).

[Sophie Raffort]