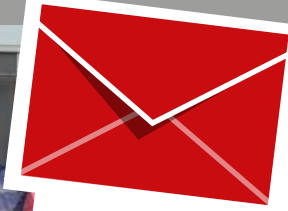




13 JANVIER 2026



LES LETTRES des ADMINISTRATEURS SALARIÉS Rte

**EN PREMIER LIEU, NOUS VOUS PRÉSENTONS TOUS NOS VŒUX POUR 2026 :
DU BONHEUR, DE LA RÉUSSITE, LA SANTÉ, DE LA SÉCURITÉ ET DE LA QUALITÉ
DE VIE AU TRAVAIL.**

À ces vœux personnels, nous adressons à la collectivité nos vœux **de liberté, d'égalité, de fraternité et de solidarités.**

Que 2026 soit l'année qui nous permette de **renforcer les Services Publics**, de mieux répartir les richesses existantes et la valeur ajoutée au bénéfice des salariés, des citoyens et de la collectivité, afin de **réduire les inégalités économiques, sociales** et de favoriser la capacité à agir pour les citoyens et les usagers.

Que 2026, nous permette aussi d'avancer en matière de transition énergétique durable et soutenable... avec une nécessité induite de transitions économiques, sociétales et de **justice sociale.**

La sortie des énergies fossiles, la réduction de notre empreinte carbone dans tous les secteurs, la réindustrialisation décarbonée pour une consommation durable doivent être notre boussole.

Mais l'actualité nous rappelle avec force, ce qui doit être plus qu'un vœu, **la PAIX.** Paix sur toutes les zones de conflits guerriers, meurtriers, terroristes... sans oublier la paix économique pour préserver nos territoires, notre planète et la paix sociale pour retrouver des jours heureux. **PAIX qui ne peut s'envisager que par la fin des politiques impérialistes**, d'annexions, induites par des intérêts capitalistes, les dérives nationalistes et génocidaires.



CONSEIL DE SURVEILLANCE

11 DÉCEMBRE 2025

À l'ordre du jour de ce dernier Conseil de Surveillance de l'année 2025 :

- 3^{ème} actualisation budgétaire pour l'exercice 2025, projet de Budget 2026 et Plan à Moyen Terme 2027-2028
- Politique de financement 2026
- Bilan Prévisionnel 2025
- Création de l'association aDRI
- Rapport du directoire sur la gestion de l'entreprise et points d'actualités.

ACTUALISATION N°3 DU BUDGET 2025 BUDGET 2026

Nous avons salué les travaux des équipes RTE impliquées dans la construction et le suivi des budgets, du PMT et des trajectoires plus lointaines, car la tâche prospective, de prévisions et de prédictions, même à court terme, est complexe en lien avec toutes les instabilités que nous connaissons

Vu le niveau des prix de gros sur le marché de l'électricité et le contexte de faiblesse de la consommation associé à la surcapacité systémique actuelle côté productions, une approche prudente vis-à-vis des recettes et des dépenses non maîtrisables est adoptée par la direction. Les nombreuses externalités impactant RTE et les éléments exogènes justifient cette approche. Cette prudence ayant été mise en œuvre lors de la construction du budget prévisionnel 2025 (adopté fin 2024), il en résulte, malgré le contexte incertain et certains aléas (avaries notamment) un résultat financier 2025 provisoire avant impôts **qui "sécurise" à plus de 100% les dividendes pour les actionnaires.**

■■■

En revanche, il s'avère que les charges de personnels semblent être sur une trajectoire "prudente", inférieure à celle retenue par la CRE dans sa délibération tarifaire.

La comparaison ne nous est pas facilitée entre charges brutes d'un côté et charges nettes de l'autre (effet de la main d'œuvre "CAPEXisée" dédiée aux investissements), sans oublier les effets de l'inflation. Mais nous avons tout de même identifié **30 M€ non utilisés** par rapport à l'enveloppe attribuée par la CRE.

Cette économie de 30 M€ sur la masse salariale se fait alors que la plupart des Organisations Syndicales dénoncent la faiblesse des augmentations salariales, au niveau de la branche et en entreprises. Cette faiblesse étant avérée dans le cadre des négociations salariales de fin 2024 (correspondant à l'exercice 2025), puis de fin 2025.

Pour mémoire, la période TURPE 6 (2020-2024) s'est conclue avec **une sous-consommation, a minima, de 26 M€ sur les charges de personnels**.

Ces économies successives sur la masse salariale, ont un impact direct sur le compte de Résultats de l'Entreprise, augmentant ainsi les bénéfices, donc la distribution des dividendes.

Pour l'exercice 2026, dans le projet de budget qui nous a été soumis, **nous avons identifié une sous-consommation programmée en matière de "charges" de personnel, de l'ordre de 30 M€**.

Ce constat, s'ajoutant aux précédents, justifie notre vote CONTRE le budget prévisionnel pour 2026.

De plus, cette économie, bénéficiant in-fine à nos actionnaires, est programmée alors que la direction fait le choix **d'économies de bout de chandelle sur le dos des apprentis**, en matière de remboursement des frais et contraintes de déplacements. **Ceci n'étant qu'un exemple d'une politique de rigueur, qui s'applique d'autant plus à ceux qui sont en bas de l'échelle !**

PMT 2027-2028

Vu le contexte macro-économique, international, budgétaire, industriel et social plus qu'incertain, l'univers des possibles s'élargit. Par prudence, comme pour le budget, cet univers est maximisé. Il devrait se réduire au cours du 1^{er} trimestre 2026. Les trajectoires seront consolidées et actualisées, le PMT pourra être mis à jour en conséquence. C'est pour cela que l'approbation du PMT a été repoussée au mois d'avril 2026.

Nous avons soulevé **3 points d'attention** sur les questions budgétaires et financières.

- **La trajectoire de la dette** qui est en augmentation. La dette est le corollaire d'un programme d'investissements en forte hausse, qui s'impose à RTE. C'est aussi le corollaire de nos missions et activités de Service Public, avec une gestion qui doit traiter le court terme, réduire la dette technique et viser le long terme emportant de fait un besoin d'anticiper pour être prêt pour des futurs énergétiques durables. La hausse de l'endettement apparaît comme une normalité pour un gestionnaire d'infrastructure comme RTE, mais doit aussi s'apprécier au regard des frais financiers et du coût du capital. Comme la Cour des Comptes l'a déjà dénoncé, la distribution actuelle de dividendes (60% du Résultat Net en norme internationale [IFRS]) est un irritant ! Même si l'effet est faible sur la dette, **moins de dividende signifierait plus de report à nouveau, pour éviter les économies de bout de chandelle sur le dos des salariés, plus de reconnaissances pour la Valeur Ajoutée créée par le personnel** et aussi une politique de limitation de l'endettement, donc de moindre frais financier.
- **L'abattement tarifaire pour les électro-intensifs** qui représente 4 à 5% du CA de RTE. Avec la CGT, nous soutenons les politiques publiques qui visent à réindustrialiser réellement et de manière durable la France. Mais est-il normal et justifiée que cela soit le TURPE, donc tous ceux qui le payent réellement, sans abattement, qui porte cette charge ? Est-il normal que les comptes de RTE soient impactés par cette mesure ? Comme pour toute politique publique, il faut que nous disposions d'une étude d'impact et d'un retour d'expériences global sur l'effet d'une telle mesure sur l'emploi, sur une réelle réindustrialisation. Il est impératif que les aides, tel l'abattement électro-intensif, soient conditionnées, remboursables en fonction de certains critères financiers, pour éviter le phénomène des aides publiques servant le capital au détriment de l'emploi et de l'activité industrielle.

- Le **“volume” du CRCP** (Compte de Régulation des Charges et des Produits) qui, même si c’est en lien avec une vision prudente sur les postes de marge brute électricité, atteint un stock inquiétant en fin de période tarifaire. Même si tous les aléas (« écarts ») ne peuvent arriver en même temps, le stock potentiel reste néanmoins énorme. Le fait que le CRCP grossisse autant, génère une créance que doit supporter RTE. Même si RTE est rémunéré en partie pour ce “crédit” fait aux utilisateurs du réseau, c’est aussi le signe d’un problème de calage (et/ou de niveau) du tarif (TURPE).



POLITIQUE DE FINANCEMENT 2026

Nous avons approuvé la politique de financement qui reste robuste, prudente et qui se diversifie avec des sources de financements qui ont l’avantage d’être “sécurisantes”, à taux fixes et pour certaines de très long terme.

Nous soutenons notamment le fait d’aller chercher autant que possible des emprunts auprès de la Banque Européenne d’Investissements, tant que les conditions sont avantageuses, de maximiser la recherche de subventions européennes.

Même si le volume est peu significatif eu égard au global de la politique de financement et de l’échéancier de la dette, le nouveau dispositif d’épargne salariale “RTE Invest” est inclus dans la politique pour 2026, le dispositif faisant l’objet d’une négociation avec les Organisations Syndicales.



“VIE DE L'ENTREPRISE” SUR LA BASE DU RAPPORT DU DIRECTOIRE

Félicitations aux équipes RTE pour le projet de ligne 400 kV Feuillane-Jonquières (projet de décarbonation de la zone de Fos-sur-Mer) malgré un contexte compliqué, avec 14 stratégies opérationnelles étudiées et la publication de la synthèse des stratégies étudiées.

Félicitations aussi aux équipes RTE, pour la remise en service des lignes 400 kV “BAYET” et sur les lignes 400 kV VILLERBON-VERGER fortement endommagées lors de 2 tempêtes le 25/06/2025.

Au-delà de ces projets, **félicitations à l'ensemble des salariés de RTE pour l'exercice de leurs missions et activités pour l'année 2025.**

MASSILIA

Nous sommes intervenus sur le projet MASSILIA, le directoire faisant une présentation dithyrambique du nouveau site RTE Marseillais.

Malheureusement, **la réalité est un peu différente.** Il y a des soucis notables de sécurité pour les salariés eu égard à l'environnement urbain du bâtiment.

Des problématiques de sécurité qui peuvent se transformer en problèmes de santé et de qualité de vie au travail.



Il est à noter le même type de soucis autour d'un site d'Orange dans un quartier Marseillais qui est proche, avec une solution provisoire mais radicale qui a été prise, de fermeture du site grâce au télétravail.

Nous avons corrigé la vision du directoire sur le “Plus Belle La Vie” à Marseille, alerté sur les risques et demandé la vision des mesures nécessaires qui sont à prendre par RTE pour sécuriser l'accès des salariés au site de MASSILIA.

ACCIDENT MORTEL “PRESTATAIRE” SUR UN PROJET DE RENOUVELLEMENT GAELA

Un salarié d'INEO est décédé, un autre grièvement blessé à la suite du basculement d'un pylône dans le cadre d'une opération GAELA sur la ligne 63 kV Bédarieux-Fondamente-Roqueronde.

Malheureusement cet accident mortel fait écho aux mauvais résultats en matière d'accidentologie et de morts au travail en France, pour l'ensemble des secteurs d'activité. Mauvais résultats qui sont aussi avérés à RTE.

Nous regrettons que le premier réflexe soit d'ouvrir le parapluie en exprimant que la société RTE, que les politiques de l'entreprise ne sont pas en défaut et à mettre en cause.

Plusieurs enquêtes sont en cours, à différents niveaux, selon différents prismes. Cela est normal, car en la matière il serait inquiétant que l'on cherche à masquer des faiblesses, à enquêter de manière minimaliste, pour éviter que la Société soit mise en accusation. En ce sens, le fait que le CSSCT de l'établissement MAINTENANCE ait été empêché de diligenter une enquête n'est pas un bon signe. **La sécurité est un enjeu qui mérite que toutes les bonnes volontés soient mises à contribution.** D'autant plus que l'ascension des supports « mis en cause » est une problématique pour les projets DI, mais aussi pour nos lignards !

En première approche il y a beaucoup de flou sur l'accident en lui-même, sur la chaîne des secours, sur l'existence de modes opératoires qui sont logiquement un préalable à ce type d'opération, avec une problématique de barrière de la langue (les salariés victimes sont originaires du Pérou) et des questionnements sur la prise en compte de la sécurité en phase amont.

L'ouvrage sur lequel a eu lieu ce tragique accident aurait dû être mieux identifié, car composé de supports type "Pylônette" qui ont déjà fait l'objet d'un moratoire suite à un accident mortel d'un salarié RTE. Mais le moratoire qui en avait découlé à l'époque, les notes associées et la connaissance des risques se sont "perdus" au fil du temps.

Contrairement à ce que l'on nous indique, il faut aussi être prudent, par exemple sur la connaissance du gisement pour ce type de support. Le gisement réel est loin d'être connu.

La faiblesse du risque fait aussi partie des éléments de langage, il ne resterait que très peu de supports de ce type... en pourcentage par rapport au nombre total de supports sur le Réseau Public de Transport. Mais en nombre, il en reste suffisamment pour que le risque soit considéré comme fort !

Même si les études lignes ont été réalisées en amont par une entreprise externe, même si les travaux sont confiés à une entreprise "travaux", avec des sous-traitants pour certains lots, **RTE ne peut se dédouaner !**

Même si la gestion actuelle pousse à l'externalisation, y compris de ce qui est une partie de notre cœur de métier pour le GRT Lourd qu'est RTE historiquement, RTE reste en responsabilité a minima, de la **Maîtrise d'Ouvrage**.

Des contrats embarquant la **Maîtrise d'Œuvre** sont de plus en plus utilisés pour externaliser ce qui est un des cœurs de métier historique de RTE.

La politique d'externalisation massive est, pour le Directoire, l'Alpha et l'Oméga de la capacité pour RTE à mettre en chantier les investissements (CAPEX) voire les OPEX, avec de plus en plus de maîtrise d'œuvre externalisée. Il en ressort un allongement de la chaîne des responsabilités **avec des risques que nous souhaitons pointer en matière de sécurité.**

Il y a peu, une réorganisation "sémantique" a été initiée à RTE, celle visant à supprimer le terme "Ingénierie" au niveau de la désignation des directions, centres et services.

Jusqu'à présent, RTE pilote des projets en faisant de l'Ingénierie. La volonté est-elle de se contenter de piloter des projets (qui est une tâche noble et nécessaire, mais pas suffisante), en faisant beaucoup moins d'ingénierie. Est-ce qu'il y a une croyance que ce "recentrage" soit une manière d'externaliser les risques... Donc les responsabilités ?



VOS ADMINISTRATEURS SALARIÉS CGT

Christophe AIME
Alberic DIETRICH

