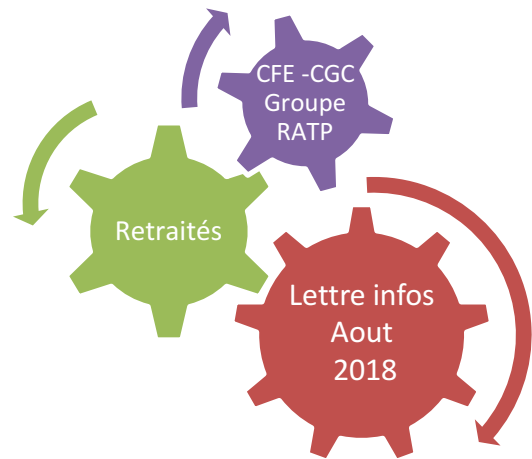




N°48

Mesdames, Messieurs, Chers Collègues,

Vous trouverez dans la lettre de ce mois-ci des infos sur:

- la RATP,
- le Conseil d'administration de la CCAS du 31 mai 2018,
- le Conseil d'administration de la RATP du 29 juin et 30 août 2018,
- la caisse de retraite de la RATP,
- La séance du CRE du 23 mai 2018.

Bonne rentrée à toutes et à tous

Augmentation des retraites au 1^{er} octobre 2018



Amicalement.

Jean-Marc GRISONI



QUELQUES INFOS

Télétravail

Ce qui ressort principalement de l'expérimentation c'est l'amélioration de la Qualité de Vie au Travail. Le résultat de l'enquête sur le télétravail montre que 88% des personnes interrogées (40% de l'encadrement) souhaitent bénéficier du télétravail 1 à 2 jours par semaine et que 40% des salariés sont déjà équipés (PC portable RATP et bureau mobile).

Il y aura 2 formules d'adhésion non cumulables entre elles :

- Le télétravail régulier (12 mois glissant, planifié, hebdomadaire sur 1 ou 2 jours et 1 jour pour les temps partiel)
- Le télétravail occasionnel (12 mois glissant, non planifié, délai de prévenance 24 heures ouvrées, hebdomadaire maximum 2 jours, entre 12 et 40 jours/an) Cela représente environ 1 jour/semaine travaillée.

L'accord télétravail a été signé le 8/06/2018 par la CFE-CGC et SUD. L'UNSA et la CGT n'ont pas encore signé.

Réseau retraités

Jean-Marc GRISONI indique que Frédéric RUIZ a fait une présentation sur l'avenir du syndicat et de la RATP. Catherine BLANCHETON et Michel JEAY ont présenté l'encadré retraite et Francis SCOTTO a fait une présentation de son livre sur Mai 68.

Journée Plan stratégique « La question de l'entreprise intégrée »

La RATP envisage de créer une filiale de rang 1 « RATP Paris Région » qui serait détenue à 100% par l'EPIC et qui répondrait aux appels d'offre sur le Grand Paris.

En cas de réussite, les filiales de rang 2 seraient créées (exemple T9, Ligne 15...) et détenues à 60 à 70% par « RATP Paris Région » et 30 à 40% par RATP Dev.

Une structure « GIGP » dédiée à la gestion des infrastructures du Grand Paris sera créée au sein de GDI afin de bien identifier les coûts spécifiques. Ce ne sera cependant pas une filiale.

Cadre social territorialisé modal

Le gouvernement a missionné un conseiller d'Etat qui confirme sa faisabilité juridique. La loi en fixera les principes et un décret les modalités.

Il concernera l'organisation et la durée du travail et sera applicable à tous les concurrents sur le périmètre Paris et 1ère couronne. Le périmètre pourra être élargi par l'autorité organisatrice pour des raisons de continuité de ligne (ligne allant au-delà du périmètre).

Transfert de personnel

Il nécessite un dispositif législatif car il faudra une modification du code du travail. Les modalités seront arrêtées par le gouvernement en 2018, probablement dans la LOM (Loi d'orientation sur les mobilités) dont le calendrier est en cours de discussion.

Mobilité sécurisée

L'entreprise travaille dessus pour les agents RATP qui voudraient, de façon volontaire, participer aux appels d'offres offensifs.

Principe de spécialité

Ce principe, très fermé, pourrait empêcher une réponse aux appels d'offres T9, L15, T10...

Son évolution est nécessaire pour obtenir l'autorisation de la création de la structure « RATP Paris Région » citée plus haut. Sinon, il y a un risque de perdre les contentieux.

Cette structure permettra à la RATP de répondre aux appels d'offres. Sans elle, il faudrait justifier toutes les lignes de coût auprès de chacun des concurrents.

GI

Il faudra revoir le mode de financement du GI et s'assurer que la RATP est correctement rémunérée.

Il faut également élever la séparation fonctionnelle par rapport à l'OT, ce qui suppose d'injecter des ressources supplémentaires.

Audience dialogue social

Le nombre de membres des CSE seront très probablement déterminés dans les protocoles préélectoraux. En conséquence, vu la faible probabilité d'obtenir un accord à double majorité, le nombre d'élus sera celui prévu par la loi.

Le nombre de suppléants sera identique à celui des titulaires. Ils ne siègeront pas dans les CSE mais pourront être désignés dans les commissions.

Pour rappel, les futurs DS seront désignés en priorité parmi les candidats figurant sur les listes.

Le nombre de mandats successifs (titulaires ou suppléants) est limité à 3 (non négociable).

Il y aura un RS par syndicat représentatif (non négociable).

Activités sociales et culturelles : conformément aux dispositions de l'accord-cadre mettant en place le périmètre des CSE, un accord spécifique sur la gestion centralisée et le budget correspondant au ASC devrait être négocié en septembre. GIS étudie actuellement la validité d'un tel accord afin de sécuriser le transfert de la subvention de tous les CSE vers le central.

Réunion d'information DIAPASON – Performance des fonctions supports

La RATP a lancé un chantier de transformation de ses fonctions supports dénommé DIAPASON pour répondre aux enjeux de compétitivité de la RATP.

Le poids des fonctions support rapporté à l'ensemble des charges est de 20% (nos concurrents se situent autour de 15%). L'objectif est de ramener ce ratio à 17% soit un gain de 121M d'euros sur 7 ans (-2,5% par an pendant 7 ans de 2018 à 2025)

Qu'est-ce que DIAPASON :

- Une double réflexion sur le niveau de service et les coûts associés
- Il s'agit d'une approche transversale par filière (et non par département) pour répondre à une demande croissante de décloisonnement des équipes (éviter le fonctionnement en silo)
- Un travail sur les process pour améliorer la qualité de service interne et les modes de fonctionnement. Il a été précisé que les organigrammes ne seraient pas bouleversés.

Sont concernés par DIAPASON les filières :

- RH
- Finance (Contrôle de gestion, trésorerie, comptabilité),
- HA, approvisionnements, immobilier,
- Système d'information,
- Communication interne et externe
- Commercial et marketing (EDT dont les ADT, CML, SID, COM, MOP)
- Juridique

Il n'y a pas à ce jour d'objectif chiffré de productivité donné aux départements. Chaque filière indiquera où faire de la productivité. Il y aura une co-responsabilité entre le patron de la filière et le directeur des départements.

Il n'est pas prévu à ce jour de plan de départ volontaire à la retraite, d'aide au départ en retraite, de ruptures conventionnelles collectives.

Rencontre avec un conseiller du Ministère des Transports

Le conseiller a précisé que la Ministre abordait le dossier de la SNCF différemment de celui de la RATP. Il a été rappelé qu'une étude a été demandée par la RATP sur la spécificité des transports parisiens par rapport aux transports provinciaux. Le Conseil d'Etat a confirmé qu'il y avait bien une spécificité parisienne qui justifiait un cadre social territorialisé.

Le cadre social territorialisé sera un ensemble de normes qui s'articulent entre elles (Loi d'organisation de la mobilité (LOM), convention collective nationale des transports urbains...). Il concernera Paris et la petite couronne. Il devrait fixer les principes en matière de temps de travail, nombre de jour de repos, congés, délais de prévenance.

La LOM sera présentée en conseil des ministres fin juillet puis au parlement en septembre. Des décrets devraient découler de cette loi. Les organisations syndicales seront associées en amont.

Frédéric RUIZ précise que s'il y a une convention collective, il faut qu'elle tombe dans notre giron. Si ce n'est pas nous, ce serait le SNRTC sinon le SNATT.

Dans le sac à dos social, il y aurait le maintien de la rémunération nette.

Réunion d'information projet GPRH (Gestion Prévisionnelle des Ressources Humaines)

GIS veut uniformiser les logiciels, être plus en lien avec les réseaux sociaux (linked'in, facebook), moderniser les tests de recrutement, outiller la gestion des compétences des salariés et plus largement la gestion RH.

GIS veut, à la différence de RHAPSODIE, acheter un logiciel qui soit un produit sur étagère paramétrable (pas de sur-mesure RATP).

Le GPRH a pour objectif une gestion tournée vers le Groupe et vers l'avenir.

Le GPRH ne couvrira pas les mêmes finalités fonctionnelles que RHAPSODIE (paye, gestion des carrières). Le logiciel doit couvrir le périmètre non pas RHAPSODIE à savoir : process de recrutement, EAP, mobilité/GPEC. En plus, la RATP choisit de recourir à un outil SAAS (software as a service) c'est-à-dire qu'elle s'abonne à un service (l'application n'est pas la propriété de la RATP).

Il y aura une interface avec RHAPSODIE et il s'agira d'une base de données en temps réel qui facilitera les reporting.

Elections CRP :

Pour mémoire : SOLIDAIRES a introduit une requête le 29 décembre 2016 devant le TI de Nogent sur Marne pour demander l'annulation des élections du 13/12/2016. SOLIDAIRES conteste le refus de la CRP de prendre en compte la liste de candidats SOLIDAIRES en arguant que la CRP n'avait aucun pouvoir pour s'opposer au dépôt de leur liste.

La CRP précise que toutes les modalités des élections sont déterminées dans les statuts de la CRP. L'article 7.3 du statut dispose que seules sont recevables les listes présentées par les groupes de syndicats représentatifs au niveau de l'entreprise RATP et par les groupements de syndicats des retraités représentatifs au niveau de l'entreprise RATP.

Le jugement a été rendu le 15/05/2017. Le Tribunal d'Instance a jugé :

- irrecevable la demande de Union Syndicale SOLIDAIRES (SOLIDAIRES ne justifie pas d'une autorisation du délégué général pour ester en justice donné par le Bureau national conformément à leur statut)
- les autres demandeurs (candidats sur la liste de SOLIDAIRES) sont recevables en tant qu'électeurs.
- recevables la CRP et SUD en leur défense
- le rejet de l'annulation du scrutin (les demandeurs sont déboutés) : le tribunal considère notamment qu'aucune disposition légale n'interdit à un organisme de droit privé de fixer les critères d'éligibilité au CA et de retenir parmi ces critères celui de la représentativité et que SOLIDAIRES n'établit pas son caractère représentatif au jour de sa candidature, n'ayant présenté aucun candidat au dernier scrutin aux élections professionnelles de la RATP en 2014.

Par ailleurs, le tribunal déclare que le processus électoral est régulier en précisant notamment que dès lors que le vote se fait exclusivement par correspondance, des adaptations sont nécessaires et possibles.

SOLIDAIRES a constitué un pourvoi en cassation contre le jugement rendu le 15/05/2017.

Nominations /Mobilités

A compter du 3/04/2018, Emmanuelle GUYAVARCH est nommée Responsable de la mission Lutte Contre la Grande Exclusion, au sein du département de la Sécurité.

A compter du 14/05/2018, Didier BLANCHET est nommé responsable de la préparation aux crises du Groupe RATP au sein de la Délégation Générale au Management des Risques.

A compter du 25/05/2018, Frédéric GOUIN est désigné délégué à la protection des données pour la RATP dont les fonctions et les missions sont définies aux articles 38 et 39 du Règlement Général de l'Union européenne sur la protection des données (RGPD).

A compter du 1/06/2018, Isabel BARBOSA LECRIQUE, responsable de l'Unité Relations Sociales et Droit Social au département GIS, est désignée Présidente du Conseil de Discipline.

Point sur les instances RATP

- **CA :**

Claire JEUNET-MANCY précise que lors du comité d'audit, une présentation du nouveau code éthique Groupe allégé et d'un code de conduite des affaires commun à l'EPIC et RATP Dev a été faite.

Celle-ci sera fait aussi dans les instances. A partir de novembre 2018, les salariés seront formés.

Il y aura également une modification du régime disciplinaire.

Il y a un guide et une notice sur la procédure d'alerte.

- **CRP :**

Par arrêté interministériel en date du 18 avril 2018, Monsieur Laurent CAUSSAT a été nommé Président du Conseil d'Administration de la CRP RATP. L'arrêté devrait être publié prochainement au Journal Officiel. Monsieur CAUSSAT est inspecteur général de l'Institut national de la statistique et des études et a été nommé dans les fonctions d'inspecteur général des affaires sociales auprès du service de l'inspection générale des affaires sociales.

Son parcours l'a conduit à être notamment Secrétaire général du Haut Conseil du financement de la protection sociale entre 2012 et 2016 et auparavant sous-directeur des études et des prévisions à la Direction de la Sécurité Sociale.

La dette abyssale d'Autolib' menace Paris

C'est un potentiel désastre financier dont Anne Hidalgo se serait bien passée. Et dont elle cherche à sortir, en vain, depuis des mois. Alors qu' elle est confrontée au fiasco de l'installation des nouveaux Vélib', la maire de Paris a, sur son bureau, un autre dossier plus confidentiel mais non moins empoisonné: le déficit d'Autolib' La flotte de voitures grises électriques en libre-service qui sillonnent Paris depuis 2011, ainsi que 97 communes d' Ile-de-France, seraient, aux dires de son propriétaire, le groupe Bolloré, source d'un trou financier considérable. L'industriel breton refuse de combler le gouffre seul, mais, jusqu'ici, les négociations avec Hidalgo et son cabinet ont tourné court. Vendredi 25 mai, une lettre signée de la direction du groupe industriel a mis, de nouveau, les services juridiques et financiers de la Ville de Paris sur les dents le groupe Bolloré réclame aux communes une somme de quelque 40 millions d'euros par an jusqu'au terme de la délégation de service public, en 2023

La RATP attribue le marché pour les travaux de génie civil du viaduc et de la station aérienne COTEAUX BEAUCLAIR

La RATP a signé un marché d'un montant de 36,7 millions d'euros avec le groupement d'entreprises BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS / SOLETANCHE BACHY FRANCE / EFF (ENTREPRISE FRANÇAISE DE FONDATIONS) / VICTORBUYCK STEEL CONSTRUCTION pour réaliser les travaux de construction du viaduc et de la station aérienne du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier (travaux de terrassements, fondations profondes, génie civil, charpente métallique, piles en acier moulé, assainissement et équipements). La station Coteaux-Beauclair sera une station de métro aérienne qui se situera en limite des communes de Rosny-sous-Bois et de Noisy-le-Sec.

Le Conseil d'État valide les enquêtes administratives sur les salariés des entreprises de transport

La possibilité d'effectuer, pour des raisons de sécurité, les enquêtes administratives prévues par l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure (CSI) ne constitue pas une sanction ayant le caractère d'une punition à l'égard de laquelle pourrait être invoqué l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen (DDHC).

Le groupe RATP intègre son service d'Information Voyageur en temps réel au service vocal Amazon Alexa

Afin d'offrir chaque jour à ses clients la meilleure information possible (applications, site ratp.fr, comptes twitter par ligne, écrans Zenway dans les stations, chatbot....), le groupe RATP annonce la disponibilité de sa « Skill » Alexa, le service vocal intelligent Amazon, pour compléter son écosystème d'information voyageurs. Avec Alexa, il sera désormais possible de retrouver les données trafic RATP en temps réel.

Île-de-France Mobilités, RATP et SNCF lancent un appel d'offres pour remplacer les trains du RER B

Ile-de-France Mobilités, RATP et SNCF lancent l'appel d'offres pour le renouvellement des trains de la ligne B du RER, la seconde ligne de RER d'Île-de-France avec 900 000 voyageurs par jour. La ligne B du RER constitue une épine dorsale du réseau de transport francilien sur l'axe Nord-Sud. Cette ligne, qui assure jusqu'à 900 000 voyages par jour, revêt une importance majeure pour le fonctionnement de la région Ile-de-France

LA RATP émet un emprunt à 30 ans de 150 millions d'euros sur le marché obligataire

La RATP a émis, 150M€ d'obligations sur une durée de 30 ans, au taux de 1,90%. Ces émissions ont pris la forme de placements privés. Cette émission obligataire a permis à l'entreprise de profiter du niveau historiquement bas des taux d'intérêt à long terme. Elle a été réalisée à des conditions financières très favorables, avec un écart très serré par rapport à la courbe des obligations d'Etat françaises (OAT + 25pb), ce qui témoigne de la qualité du crédit de l'émetteur RATP.

Ligne 13 du métro parisien: IDFM relance l'idée d'automatisation

Ce n'est pour l'instant qu'un vœu, et comme de la coupe aux lèvres, il y a souvent loin du vœu à la décision. Mais son adoption le 11 juillet par le conseil d'administration d'IDFM est une preuve supplémentaire que la situation de la ligne 13 du métro parisien, devenue la troisième ligne la plus chargée après la 14 et la 1, n'est toujours pas acceptable. «La décision d'automatisation devrait être prise avant la fin de l'année afin de répondre aux attentes plus que légitimes des voyageurs exaspérés»

Emission d'une obligation de 5 milliards pour financer le grand Paris express

La Société du Grand Paris a décidé d'émettre une obligation verte de 5 milliards d'euros pour financer un Grand Paris Express dont le budget n'en finit pas de grimper. Le programme, validé par l'autorité des marchés financiers, marque le premier recours aux marchés pour cet ambitieux projet d'infrastructures.

Objets abandonnés : la RATP et Île-de-France Mobilités pérennisent les équipages cynotechniques

Après 18 mois d'expérimentation et compte tenu des très bons résultats obtenus, Île de-France Mobilités et la RATP ont décidé de pérenniser la présence d'équipages cynotechniques de détection d'explosifs sur le réseau RATP en Île-de-France. Depuis décembre 2016, la RATP testait la présence d'équipages cynotechniques de détection d'explosifs afin de concilier les exigences de sûreté et de fluidité du trafic. L'objectif est de réduire la durée d'intervention pour la phase de levée de doute et de minimiser les impacts sur le trafic. En effet, dans un contexte de vigilance

accrue, le nombre d'objets abandonnés avait atteint en 2016 un niveau exceptionnellement haut : en moyenne près de 7 cas signalés par jour sur le réseau RATP, ce qui générait de lourdes conséquences pour les voyageurs, avec une durée moyenne de 40 minutes d'interruption de sur les réseaux ferrés. L'expérimentation, menée avec l'autorisation de la Préfecture de Police durant 18 mois, du 1^{er} décembre 2016 au 31 mai 2018, avec 6 équipages intervenant dans 9 gares RER et 32 stations de métro, s'est avérée concluante. Dans cette période, alors que le nombre d'objets abandonnés signalés est resté quasi stable, ce sont 72 heures d'interruption de trafic, soit 4 heures par mois, qui ont été évitées grâce à l'intervention de ces équipes.

Bientôt collector, le ticket de métro ?

Dès septembre, le bout de carton, qui doit disparaître totalement à l'horizon 2021, va être progressivement concurrencé par un titre de transport dématérialisé. Durant cette phase de test, les Franciliens pourront acheter leurs tickets à l'unité ou au carnet, charger leurs forfaits Navigo au mois ou à la semaine directement sur leur téléphone portable, via l'application Navigo Lab. Il suffira ensuite de déposer son smartphone sur les bornes de contrôle pour valider l'accès aux quais. Ce titre de transport nouvelle génération fonctionnera même en cas de panne de batterie, puisque le ticket sera stocké sur la carte SIM des téléphones.

Le dépôt de plainte désormais possible pour les touristes étrangers sur le réseau RATP

La RATP, le Parquet de Paris et la préfecture de Police de Paris expérimentent depuis le 20 août la possibilité pour les touristes étrangers victimes de vols simples de déposer directement plainte sur le réseau RATP. Cette expérimentation, qui durera 6 mois dans 6 stations et gares du réseau RATP, a pour but de faciliter les démarches des victimes et le travail de la police.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

31 août 2018

Résultats 1^{er} semestre 2018

Des résultats semestriels solides pour le groupe RATP

- Une trajectoire financière maîtrisée
- Des investissements soutenus au bénéfice des voyageurs
- Un trafic voyageurs à la hausse
- Une activité des filiales solide en France et à l'international

- Un **trafic dynamique** en Ile-de-France, en croissance de 1,0%.
- Un **chiffre d'affaires** du Groupe stable à **2 787 M€** au 30 juin 2018.
- La **contribution des filiales représente 20,8%** du chiffre d'affaires du Groupe et atteint 580M€.
- Un EBIT récurrent de 212M€, représentant 7,6% du CA.
- Des **investissements soutenus en Île-de-France**, atteignant **575 M€**.
- Une **solidité financière renforcée** avec un gearing à 1,09 contre 1,13 au 31 décembre 2017.

Le Conseil d'Administration de la RATP, réuni le 31 août 2018 sous la présidence de Catherine Guillouard, Présidente-directrice générale de l'entreprise, a examiné et arrêté les comptes consolidés du groupe RATP et les comptes sociaux de l'EPIC, au 30 juin 2018.

A cette occasion, Catherine Guillouard a déclaré :

« Les résultats semestriels du groupe RATP sont solides et démontrent la capacité de l'entreprise pour tenir sa trajectoire financière.

En Île-de-France, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités, nous avons investi 575 M€ au bénéfice des voyageurs pour prolonger les lignes de métro et de tramway, entretenir les infrastructures et les équipements existants, renouveler et rénover le matériel roulant, et moderniser les espaces et l'information voyageur.

Nous continuons de mener une politique de modernisation et d'extension des réseaux sans équivalent en Europe, avec notamment le prolongement simultané de quatre lignes de métro (L4, 11, 12 et 14 nord et sud).

Le Groupe poursuit également sa dynamique de développement en France et à l'international avec le gain et le renouvellement de contrats d'exploitation, lui permettant de consolider sa place de leader du métro automatique à grande capacité à travers le monde. »

Evolution des principaux indicateurs de performance du groupe RATP

En M€	30 juin 2017	30 juin 2018
Chiffre d'affaires consolidé proforma*	2782	2787
EBIT récurrent (hors IFRS)	244	212
Résultat Net Part du Groupe	132	114
Capacité d'autofinancement	488	484

* les comptes semestriels 2017 ont été retraités à des fins de comparaison, pour intégrer l'impact des nouvelles normes comptables IFRS15 sur la comptabilisation du chiffre d'affaires. Celles-ci conduisent à réviser en baisse de 46M€ le CA au 30 juin 2017 (retraitement de la rémunération perçue au titre des biens de retour et de reprise, reconnaissance du chiffre d'affaires afférent aux contrats de sous-traitance pour les filiales de RATP Dev).

Des résultats consolidés solides

Au 30 juin 2018, le chiffre d'affaires consolidé du Groupe atteint 2 787 M€, en légère progression par rapport au 30 juin 2017 (2 782 M€).

La contribution de l'EPIC au chiffre d'affaires consolidé du Groupe s'élève à 2 207 M€, en hausse de 1,0%, grâce au dynamisme du trafic voyageurs en Ile-de-France. Le chiffre d'affaires des filiales atteint quant à lui 580M€, en léger repli (-0,5% hors effet devises), du fait de sorties de périmètre qui compensent une croissance organique toujours forte pour RATP Dev. Il représente 20,8% du chiffre d'affaires du Groupe, un niveau quasi stable, hors effet devises, par rapport au 1er semestre 2017.

L'EBIT récurrent ressort à 212 M€ (7,6% du chiffre d'affaires), en baisse de 31M€ par rapport à juin 2017, dont plus des trois quart sont imputables à des facteurs externes défavorables (impact net de la hausse de la CSG et de la baisse du taux du CICE), à des décalages temporels, et à la hausse des amortissements.

Le résultat financier est en amélioration de 10 M€ par rapport à l'an dernier.

Le résultat net part du Groupe s'élève à 114 M€, soit 4,1% du chiffre d'affaires.

La capacité d'autofinancement s'établit à 484 M€, un niveau quasi stable comparé à 2017 (-4 millions d'euros).

La dette nette baisse de 55M€ par rapport à fin décembre 2017. Le gearing du Groupe, poursuit ainsi sa trajectoire d'amélioration à 1,09 contre 1,13 fin décembre 2017, ce qui démontre la solidité financière de l'entreprise.

En Île-de-France, un trafic en hausse et des investissements soutenus

En Île-de-France, le trafic voyageurs progresse de 1% au premier semestre, soit 1,736 milliard de voyages. Le trafic est tiré par la reprise économique et le dynamisme du tourisme en Ile-de-France.

Ce sont les modes Métro (+1%) et Tramway (+6,6%) qui portent l'essentiel de la hausse du trafic. Le trafic RER est stable malgré l'impact des grèves SNCF sur le RER B. Le RER A a connu quant à lui une dynamique remarquable de +5%. Le trafic du Bus est en baisse de 1,0%, du fait des difficultés persistantes de circulation dans Paris et la petite couronne.

Les recettes voyageurs sont en hausse de +2,2%, se traduisant, après recalage des contributions IDFM, par une progression de 1,0% du chiffre d'affaires de l'EPIC.

Au premier semestre 2018, la RATP, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités, a poursuivi une politique d'investissements soutenus, avec 575 M€ investis :

- 240 M€ pour le prolongement des lignes de métro et tramway (prolongements en cours des lignes 4, 11, 12, 14 nord et sud). L'inauguration du prolongement du T3b à Porte d'Asnières est prévue pour novembre 2018 ;
- 285 M€ pour l'entretien et la modernisation des infrastructures et des équipements existants (déploiement du pilotage automatique sur le RER A, automatisation de la ligne 4 du métro, travaux de conversion à l'électrique du centre bus de Lagny...). Les consultations pour le renouvellement du matériel roulant du RER B et pour l'acquisition de 1 000 bus électriques ont été lancées ;
- 50 M€ pour moderniser les espaces, améliorer l'information voyageur et la qualité de service : près de 200 stations sont désormais équipées en 3G/4G, un nouvel affichage dynamique en temps réel a été déployé sur le RER, la station Basilique de St Denis sur la ligne 13 est rénovée.

Au total, la RATP réalise plus de 3000 projets de toute taille afin d'améliorer la qualité de service et d'assurer une sécurité maximale de ses installations. **L'entreprise maintient son objectif d'un haut niveau d'investissement à 1,6 milliard d'euros au cours de l'année 2018.**

Sur le réseau ferré, une production en hausse

Au cours de ce premier semestre, **le réseau Métro a connu une production en heure de pointe de 98,5% en moyenne sur l'ensemble des lignes (98,1% en 2017)**, confirmant ses bons résultats des années précédentes.

Le RER A affiche une ponctualité de 89,2%, en hausse de +3,9 points par rapport à la même période de 2017. Cette nette amélioration est due notamment à la mise en place de la nouvelle grille horaire et à la poursuite du déploiement du pilotage automatique sur le tronçon central, alors même que la ligne a connu une croissance de +5% de sa fréquentation.

Pour le RER B, l'indice de ponctualité est en hausse de 1,4 point, à 88,1% (contre 86,7% sur le 1^{er} semestre 2017), notamment grâce à l'amélioration continue de la co-exploitation de la ligne par SNCF et RATP et malgré d'importants incidents d'exploitation et l'accident majeur survenu le 12 juin dernier à Courcelle-sur-Yvette.

Sur le réseau ferré, l'expérimentation de chiens renifleurs (20 équipes cynotechniques de détection d'explosifs seront présentes sur le réseau d'ici la fin de l'année) permet d'éviter quatre heures d'interruption du trafic chaque mois grâce à l'intervention de ces équipes, ce qui participe aussi à ces performances positives.

Sur les réseaux de surface, l'offre réalisée au 1er semestre 2018 s'établit à 94,8%, proche du niveau du 1er semestre 2017 (96,3%).

Des filiales en développement en France et à l'international

→ RATP Dev, maintien d'une croissance soutenue de l'activité, et des fins de contrat

Au premier semestre 2018, l'activité de RATP Dev a connu une croissance organique de +7,4% soit +43 M€, grâce notamment à la mise en service du réseau de Lorient et à la bonne tenue de l'activité en Algérie et en Afrique du Sud. Cependant, cette croissance est contrebalancée par des sorties de périmètre (fin des contrats interurbains dans le centre de la France, cession de Fullington et fin du contrat Metrolink) et par les effets de conversion des devises, notamment aux Etats-Unis et en Algérie. Au global, le chiffre d'affaires se tasse de 2,5% au 1^{er} semestre.

En France, le 1^{er} semestre de RATP Dev a notamment été marqué par le démarrage du contrat d'exploitation du réseau de Lorient.

A l'international, en Algérie, RATP Dev a mis en service l'extension du métro d'Alger ainsi que les lignes de tramway de Ouargla et Sétif.

Au Qatar, le contrat du métro de Doha a été signé en avril et RATP Dev est en lice pour l'exploitation du métro de Riyad en Arabie Saoudite.

→ Des résultats solides pour les autres filiales du Groupe

Ixxi, filiale spécialisée dans les services d'aide à la mobilité, poursuit son développement. Ixxi a notamment remporté un contrat d'assistance technique pour la réalisation de l'interopérabilité de la carte de transport public à Saint-Domingue, en République Dominicaine, ainsi qu'un contrat en Equateur pour fournir le système billettique du futur téléphérique de Guayaquil.

Systra (société d'ingénierie commune aux groupes SNCF et RATP) a réalisé un niveau élevé de prises de commandes, à 304M€, proche du niveau record de 2017. Le semestre est marqué par de nouvelles commandes concernant des prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la 3^{ème} ligne de métro de Toulouse, la maîtrise d'œuvre du lot 2 génie civil du tunnel du projet ferroviaire Lyon Turin ferroviaire, la phase 2 du Tram de Dubaï, la maîtrise d'œuvre du prolongement de la ligne 14 Sud... Si le chiffre d'affaires s'inscrit en baisse de 5,6%, du fait de la fin des grands projets français de LGV, le niveau élevé du carnet de commandes (894M€ à fin juin 2018) donne à l'entreprise une bonne visibilité.

Présentation de l'arrêté des comptes 2017 de la CCAS.

Charges	Budget 2018	fin mars 2018	% budget	fin mars 2017	Variation 2018/2017	Produits	Budget 2018	fin mars 2018	% budget	fin mars 2017	Variation 2018/2017
PERIMETRE PUMA						PERIMETRE PUMA					
Frais de santé	283 017	60 690 ✓	21,4%	66 731	-9,1%	Cotisations maladie RATP	189 662	41 564	21,9%	43 142	-3,7%
Ayants-droit et retraités	109 500	21 591	19,7%	26 536	-18,6%	CSG activité	106 575	36 224	34,0%	29 472	22,9%
dont expertises		0		0		Recouvrement - Prestations en nature	600	371	61,9%	203	83,1%
Agents actifs	31 400	6 725	21,4%	8 158	-17,6%	Contribution Nationale Solidarité Auton	1 980	0	0,0%	0	
dont expertises		2		6							
Prestations servies par l'Espace Santé	9 117	2 264	24,8%	2 124	6,6%						
Dotation hospitalières	100 000	24 748	24,7%	24 748	0,0%						
Subventions et participations	33 000	5 362	16,2%	5 166	3,8%						
Coût de fonctionnement CCAS	12 141	2 603 ✓	21,4%	2 813	-7,4%						
Frais de personnel	8 458	1 899	22,4%	2 012	-5,6%						
Matières et fournitures	32	5	16,1%	2	162,8%						
Autres charges externes	1 970	295	15,0%	370	-20,1%						
Autres intermédiaires	388	76	19,6%	103	-25,9%						
Coût du juridique	72	7	9,2%	5	29,5%						
Frais judiciaires	40	21	52,1%	13	58,0%						
Dotation aux amortissements	181	32	17,7%	77	-58,6%						
Coût des locaux	1 000	269	26,9%	231	16,3%						
Dotation d'équilibre	3 659	14 866 ✓	406,3%	3 272	354,3%						
Total charges périmètre PUMA	298 817	78 160 ✓	26,2%	72 816	7,3%	Total produits périmètre PUMA	298 817	78 160 ✓	26,2%	72 816	7,3%

Vous trouverez ci-dessous un résumé des derniers CA et les interventions de notre administratrice Claire JEUNET MANCY.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 29 juin 2018

Déclaration CJM en CA du 29.06.18 sur le programme DIAPASON

Concernant le projet Diapason, les débats ont été denses et animés en Commission, je souhaiterais pour ma part insister sur quelques points.

- Quelle que soit sa taille ou son secteur d'activité, toute entreprise se trouve confrontée un jour ou l'autre à la nécessité de se transformer de façon plus ou moins profonde. La RATP elle-même a déjà connu une mutation significative au cours des dernières années.
- Le projet Diapason qui constitue l'un des volets de votre plan stratégique, Madame la Présidente, poursuit un **double objectif** :
 - d'une part l'ouverture des silos et l'optimisation des processus des fonctions support,
 - et d'autre part une baisse du coût de ces fonctions impliquant la suppression d'environ 1 000 postes à horizon 2025.
- **Sur l'ouverture des silos et l'optimisation des processus existants** : mon sentiment est que les salariés sont favorables à cet objectif car ils sont confrontés à des processus synonymes de lourdeurs. L'encadrement quant à lui est depuis quelques années soumis à la multiplication de tableaux de bord en tous genres ce qui nuit d'une part à la productivité et d'autre part à l'exercice même de la fonction managériale.
S'agissant des points clés du diagnostic, je partage les principaux enseignements concernant :
 - la fonction **marketing/commerciale**,
 - la fonction **achat et finance** : challenge des spécifications techniques, relation et délai de paiement des fournisseurs. Je vous suggère également de travailler sur l'utilisation plus large et variée des procédures d'achat en évitant l'utilisation systématique de la procédure négociée qui n'est pas toujours appropriée et d'encourager de manière plus générale la créativité des acheteurs et prescripteurs en les sensibilisant régulièrement à la palette des outils juridiques et HA à leur disposition.

S'agissant de la **fonction immobilière**, ma position est nuancée : si je partage et me réjouis de l'appréciation d'excellence des projets de valorisation immobilière et de la poursuite de leur développement au sein du Groupe, il me semble en revanche que les projets de réaménagement des espaces tertiaires C2 – C5 et Val Bienvenüe, tels qu'ils sont

conçus et menés actuellement, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives sur les conditions de travail et la santé des salariés. Je souhaite que le rapport d'expertise réalisé à la demande du CHSCT RATP DSC concernant le réaménagement des C2 et C5 à la maison de la RATP soit lu attentivement par la Direction de l'entreprise et surtout que l'ensemble des recommandations de l'expert portant sur les actions de prévention des risques professionnels soit pris en considération par la Direction générale et la Direction du département VAL. Cela me paraît être la condition pour que l'objectif d'offrir « *un cadre de travail stimulant* » et de « *rendre la vie des collaborateurs plus simple au quotidien* » soit remplie.

- **la fonction RH** : je suis évidemment favorable à une fonction RH qui se repositionne sur des activités à plus forte valeur ajoutée. La question qui se pose est celle du plan d'actions pour y parvenir et en l'état des informations communiquées, les moyens évoqués sont les outils informatiques mais seront-ils suffisants avec des effectifs en réduction et à quel coût ?

On le voit, le diagnostic mérite encore d'être approfondi et les débats en commission ont permis de mesurer l'ampleur du travail restant à accomplir sur l'analyse de l'existant. Aussi je souhaite insister, Madame la Présidente, sur **la nécessité d'allouer les moyens humains internes suffisants et le temps nécessaire pour effectuer un diagnostic complet incluant les outils informatiques et logiciels existants, en un mot, d'éviter toute précipitation dans cette première étape**. A mon sens, la qualité et l'exhaustivité du diagnostic qualitatif en amont seront déterminantes pour l'élaboration de solutions pertinentes et durables donc mieux acceptées par les salariés.

- **Sur l'objectif de diminution du coût des fonctions support impliquant la suppression d'environ 1 000 postes à horizon 2025.**

En réalité, Madame la Présidente, nous l'avons évoqué en commission, c'est le sujet de préoccupation majeure des salariés. Ils ont compris que les recrutements externes étaient gelés sur les fonctions support sauf dérogation particulière, que leur mobilité était a priori bloquée car de nombreux directeurs de département ne veulent pas prendre le risque de perdre des effectifs, et que de nombreux postes allaient être supprimés sans savoir lesquels et à quel rythme.

Cette absence de visibilité sur les objectifs précis de la Direction de l'entreprise et la cible organisationnelle alimentent les rumeurs et l'incertitude que je vous invite à ne pas sous-estimer même si le projet Diapason ne comporte aucune mesure de licenciements massifs comme peut le connaître le secteur privé. La RATP présente des spécificités, ses salariés partagent une culture de service public, des valeurs d'entreprise qui méritent d'être pleinement prises en considération pour mener une opération de transformation aussi importante concernant les fonctions support. Les salariés se posent beaucoup de questions, les plus de 55 ans comme les plus jeunes, ils ont besoin de connaître et

comprendre la pertinence des changements proposés. Je mesure la difficulté qui est la vôtre pour donner une vision précise alors que le diagnostic n'est pas terminé, mais je pense fondamental de communiquer davantage vis-à-vis des salariés et de leurs représentants pour les rassurer. Vous avez pris Madame la Présidente, l'excellente initiative du « Transformation Day » pour les cadres, il me semble qu'il faut aller plus loin car ils en ressortent tous avec 1 000 questions concernant le projet Diapason.

- Cela me conduit à évoquer **quelques points de méthode** :
 - En commission, il m'a été indiqué qu'aucune analyse globale de la **résistance au changement** n'était prévue et qu'une analyse des résistances serait réalisée projet par projet. Il me semble, compte tenu des réactions actuelles des salariés, qu'une analyse plus globale des résistances au changement serait opportune avec un plan d'actions dédié, la clé de voûte d'un projet de changement étant l'adhésion des individus.
 - Sur le **dispositif d'accompagnement social** : il nous a été précisé qu'il n'avait vocation à être ni complété, ni à évoluer. Je suis surprise qu'à ce stade de la conduite du changement, alors même que le diagnostic n'est pas terminé et toutes les pistes d'optimisation des processus, de suppression de postes et de redéploiement des salariés ne soient pas finalisés, on nous indique d'ores et déjà que le dispositif est figé. Il me semble qu'il devrait constituer un cadrage global à ce stade destiné à évoluer et à être complété en tant que de besoin avec une certaine souplesse.
 - Sur le **pilotage du programme Diapason** : l'équipe projet dédiée comporte 4 ETP dont 1 ETP pour le soutien transversal. Peut-être sera-t-il nécessaire d'étoffer les moyens internes sur le volet transversal afin d'assurer une parfaite cohérence entre la politique de la Direction générale et la déclinaison méthodologique au niveau des départements.
 - **Sur le dialogue social** : l'information des organisations syndicales en amont des projets est fondamentale, avec un véritable échange, une écoute réciproque.

Déclaration CJM pour le CA du 29 juin 2018 – SYSTRA

Je tiens à vous remercier Madame la Présidente, d'avoir pris l'initiative de demander à M. Verzat de venir en personne à la CES pour évoquer la situation de Systra et échanger avec les administrateurs.

Les échanges ont été nourris et je souhaite vous indiquer ce que j'ai retenu pour ma part de positif dans le discours de M. Verzat concernant la stratégie de Systra et les points qui me paraissent encore sources d'inquiétudes et mériter un suivi très attentif de la part de l'actionnaire RATP.

Concernant les aspects positifs, je relève :

- la volonté de faire une pause dans les acquisitions et de recentrer l'activité sur un nombre plus restreint de pays où le volume de chiffre d'affaires est le plus significatif.
- Le REX sur le litige coréen
- la prise de conscience de M. Verzat d'une communication défaillante et d'une politique salariale ayant conduit à une perte de confiance des salariés français, une démotivation et une explosion du nombre de départs en 2017 : 420 départs de Systra SA dont 132 démissions, 103 fins de contrats de chantier et 103 fins de MAD.
- La mise en place d'un plan de développement PMT RH 2018-2020 avec un zoom sur la France et le lancement d'une réflexion concernant la politique salariale.

Voici en revanche les points qui me paraissent encore sources de fortes inquiétudes et mériter un suivi très attentif de la part de l'actionnaire RATP :

- le niveau **d'endettement et de BFR**, le niveau et la **politique de couverture des taux de change, ainsi que le niveau de trésorerie net de Systra et du Groupe**. Ce dernier ne nous a pas été transmis et c'est dommage, je pense qu'il serait utile de le connaître (en épurant les escomptes des factures et les lignes de financement à court terme). Le comité d'entreprise de Systra SA est passé en phase 2 de l'alerte économique en raison de la forte inquiétude sur la gestion de Systra et sur son avenir, notamment avec un niveau record de départs des salariés.
- la **consolidation de l'intégration** des 9 sociétés rachetées depuis 2012 qui a déjà donné lieu à un volume conséquent de licenciements. Il me paraît nécessaire de disposer d'un bilan périodique entre ce qui était prévu et la réalité de ces acquisitions.
- **L'effondrement du nombre des MAD** : - 22 % en 2 ans (et - 16 % en 1 an) et la **question de la part de l'ingénierie française dans la stratégie internationale** de Systra : bien que M. Verzat affirme vouloir « *porter haut le drapeau de l'ingénierie française* », c'est la première fois dans l'histoire du groupe Systra que les ingénieurs indiens sont plus nombreux que les ingénieurs français et interviennent non seulement dans la région Asie Pacifique, mais également dans le cadre de contrats ferroviaires français et anglais. Je m'interroge sur le risque de dégradation de la réputation d'excellence technique de Systra et des maisons-mères, en cas de réduction trop forte de la base et des références françaises (lors de la fusion, le principe avait été acté de maintenir un socle national de 40 % en France et centré sur le cœur de métier de Systra : le rail).
- Le **climat social** chez les salariés français qui est fortement dégradé. On constate encore de très nombreux départs entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 2018 y compris de managers clés (directeur et adjoint systèmes, DRH, directeur sûreté et de nombreux autres directeurs techniques) tandis que le taux d'absentéisme 2018 est bien supérieur à celui de 2017 et 2016.
- **L'éthique** : les réponses apportées m'ont paru bien peu transparentes vis-à-vis des membres de ce Conseil.

Compte tenu de l'importance des enjeux, j'émets le souhait Madame la Présidente que nous ayons l'opportunité de voir M. Verzat pour des points détaillés et réguliers sur l'activité de Systra.

Séance du 31 août 2018

Déclaration CJM en CA sur les comptes semestriels de l'EPIC

Madame la Présidente, j'ai voté contre le budget 2018 de l'EPIC principalement en raison de la politique de l'Etat vis-à-vis de la RATP se traduisant par le refus de compenser intégralement la hausse de la CSG, alors que l'EPIC fait l'objet d'une normalisation fiscale dans la perspective de l'ouverture à la concurrence.

Les résultats semestriels accusent une baisse par rapport à juin 2017 en ce qui concerne l'EBE, l'EBIT et le résultat net, malgré la hausse significative des recettes directes voyageurs et du chiffre d'affaires, les efforts de productivité soutenus y compris en frais de personnel (- 16 M€), une très faible évolution de la MSPA, et une inflation plus élevée que les années précédentes permettant de prévoir un indice d'actualisation conforme au budget.

Ces résultats illustrent donc la très forte tension à laquelle est soumis l'EPIC aujourd'hui pour atteindre ses objectifs budgétaires tout en réalisant un plan d'investissements lourd et complexe.

Dans un contexte très tendu, la survenance de quelques décalages et de facteurs externes comme l'évolution du taux de CICE et la hausse de la CSG aura suffi pour dégrader les résultats de l'EPIC par rapport à juin 2017 et imposer un contrôle renforcé de l'évolution des charges d'exploitation.

Mon intervention sur les comptes sociaux a donc principalement pour objectif d'interpeller l'Etat sur la nécessité de prendre les mesures nécessaires afin que l'EPIC RATP ne soit pas pénalisé vis-à-vis de ses concurrents privés. Cela impliquerait d'une part de revoir la problématique de la compensation de la hausse de la CSG et d'autre part d'entendre et de donner suite aux arguments développés par la Direction générale de la RATP dans le cadre du contrôle URSSAF.

S'agissant des mesures de productivité, je tiens à souligner qu'au moment de l'arrêté des comptes annuels, il sera important d'avoir une vision détaillée par département et par fonction de ce qui aura été réalisé au titre du programme Diapason. Sachant que théoriquement, on en est encore au stade de la réalisation d'un diagnostic approfondi des process.

Déclaration CJM sur les comptes semestriels du Groupe

- Concernant RATP DEV, l'EBIT est meilleur que prévu. En revanche, certains indicateurs sont inférieurs au budget, c'est le cas de l'EBITDA, du Free Cash Flow qui est à – 47,7 M€ et du RNPG : - 3,7 M€. Les résultats semestriels sont globalement en repli par rapport à juin 2017. Il a été souligné en commission l'importance de la saisonnalité de l'activité de RATP DEV, et le fait que ces résultats semestriels ne seraient pas de nature à remettre en cause l'atteinte des objectifs budgétaires.

Ce que je retiens pour ma part de l'analyse présentée et des échanges avec RATP DEV en commission, c'est la difficulté de remporter un appel d'offres mais également de gérer l'exécution des contrats gagnés en atteignant les objectifs de rentabilité fixés, la complexité de l'exercice étant accrue dans un univers international. Les difficultés importantes rencontrées en Angleterre illustrent cette problématique et dans une moindre mesure, aux Etats-Unis.

- La difficulté de se développer dans un environnement concurrentiel se traduit également à travers la part des filiales dans le chiffre d'affaires du Groupe qui est en légère diminution même si on exclut l'effet devises.

Cette difficulté sera bientôt celle à laquelle l'EPIC sera confronté constamment.

On ne peut qu'espérer que l'expérience de RATP DEV sera suffisante pour aider l'EPIC à conserver des parts de marché significatives sur le réseau historique et à gagner de nouveaux appels d'offres sur le Grand Paris.

Mais face à l'expérience et l'agressivité commerciale des opérateurs internationaux et français dont certains affichent une croissance significative même dans des pays réputés difficiles à conquérir, il me semble que les salariés de l'EPIC auraient vocation à être davantage préparés aux appels d'offres.

Aujourd'hui, les équipes de l'EPIC sont sollicitées par RATP DEV pour apporter leur expertise dans le cadre d'appels d'offres. Leur intervention, bien que régulière, reste encore peu visible et valorisée, et limitée à une partie technique de la réponse à l'appel d'offres.

Il serait utile à mon sens tout d'abord de valoriser le travail d'expertise effectué par les salariés de l'EPIC en collaboration avec RATP DEV. Ensuite d'élargir et d'accélérer l'apprentissage approfondi des salariés de l'EPIC sur les réponses aux appels d'offres de manière plus globale et complète pour qu'ils soient prêts le moment venu et que des équipes d'ingénierie commerciale existent à terme au sein de l'EPIC.

INFO DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA CRP

Je vous communique le courrier que notre Président a adressé au Directeur de la CRP pour demander une revalorisation de nos retraites



Groupe RATP

CFE CGC Groupe RATP

21 square Saint-Charles – 75012 Paris

Téléphone : 01 58 76 80 00 – télécopie : 01 58 76 80 87

contact@cfe-cgc-ratp.com

Paris, le 3 septembre 2018

Frédéric RUIZ

Président

frederic.ruiz@ratp.fr

Portable : 06 50 63 80 00

Monsieur Christophe ROLIN

Directeur de la CRP RATP

201 rue Carnot

94127 FONTENAY SOUS BOIS Cedex

REF : CFE-CGC 2018-052

Objet : Demande de réévaluation des pensions versées par la CRP RATP

Monsieur le Directeur,

Dans une déclaration publiée le 26 août 2018, Edouard Philippe a annoncé que la hausse des retraites 2019 ne serait plus calculée en fonction de l'inflation. Les retraites 2019 se verront appliquer un taux fixe de 0,3 %, qui s'appliquera également pour l'augmentation des retraites 2020.

Or les retraites complémentaires Agirc-Arrco des ex salariés du privé devraient être réévaluées le 1er novembre 2018 d'au moins 0,6% (inflation - 1%) selon la règle qui s'applique pour ces régimes.

Les pensions versées par L'Agirc et l'Arrco comptent pour 57% du montant total de la retraite des cadres.

Par ailleurs, dans le cadre de la réforme des retraites et de l'adossment à la CNAV, le taux de cotisation à la CRP a été déterminé en prenant en compte la part des retraites complémentaires dans les pensions des ex salariés du privé.

Aussi, par souci d'équité, les pensions des retraités de la RATP devraient être réévaluées d'au moins 0,3%.

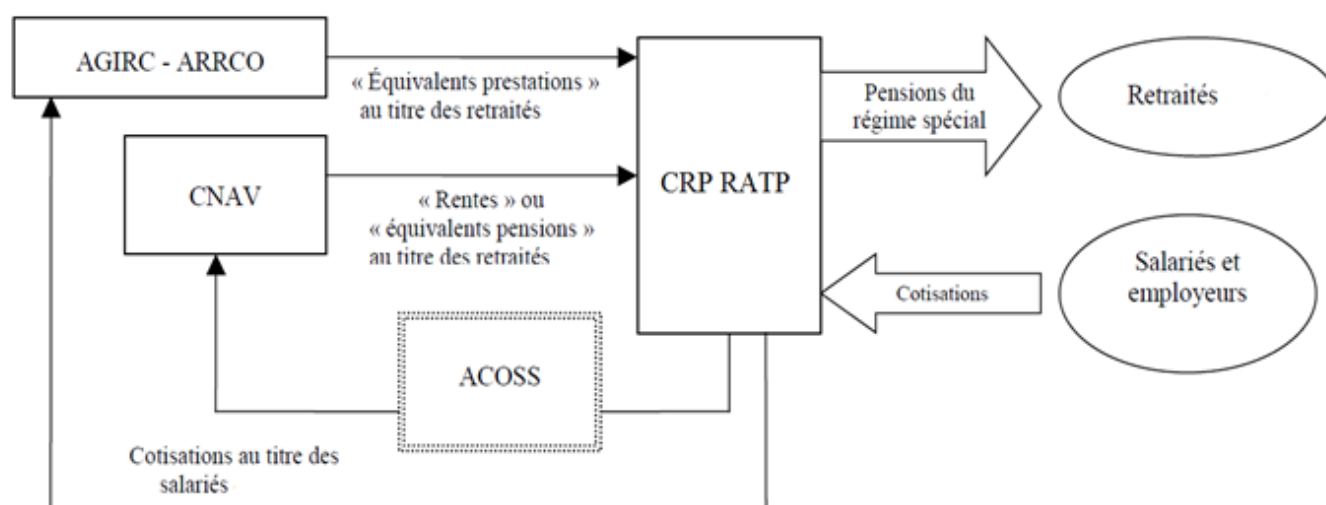
En conséquence, la CFE-CGC Groupe RATP demande une hausse des pensions versées par la CRP RATP de 0,3%, avec effet au 1er novembre 2018.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de considération distinguée.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'F. Ruiz'.

Frédéric RUIZ

Pour information, le circuit de financement de notre caisse de retraite où l'on voit le rôle de l'AGIR ARRCO.



INFO DU CRE DE LA RATP

Vous trouverez ci-dessous un résumé des dernières séances du CRE que notre représentante Marie-Christine AMARD nous a communiqué.

Du 23 mai 2018

Séance ordinaire

Infos du Président

- Trafic : en baisse de 1,5% en 2018 par rapport à mars 2017, justifié par le calendrier scolaire. En cumul sur les 3 premiers mois, on enregistre une hausse de 0,9%.
Recette : progression de +3,5% sur le mois de mars grâce à une activité touristique soutenue.
- Prolongement Ligne 14 : après plusieurs mois d'interruption suite à des fuites d'eau importantes, le chantier a repris.
- RATP DEV USA rachète le californien Roadrunner et reprend l'ensemble des activités opérationnelles de transport (200 véhicules, 350 chauffeurs).
- La RATP obtient le label Cap'Handéo services de mobilité pour la ligne 1. Ce label récompense les aménagements réalisés pour les différents types de handicap (physique, mental, visuel, auditif, ...) et la formation spécifique qu'ont suivi 300 agents de la ligne 1 pour offrir un « accueil adapté ». La RATP est le premier opérateur public à obtenir ce label.

Infos du secrétaire

- Fête du CRE à Fontenay les Bris le 22 septembre avec Pascal Obispo et « nos agents ont du talent » en 1^{ère} partie

Service social 2016

La crainte évoquée par les élus concerne une éventuelle baisse des moyens pour les assistantes sociales. Des « bruits » ont circulés sur une demande de productivité de 20% ; le service social devait imaginer des solutions afin d'atteindre cet objectif. Le malaise des assistantes sociales (surcharge de travail et émotionnelle) a été soulevé.

A noter qu'un avis réservé a été proposé alors que les années précédentes il s'agissait d'un avis négatif.

DIAPASON

C'est malheureusement le point à l'ordre du jour qui a suscité le plus d'interpellations et d'interrogations auprès de la direction.

La productivité d'environ 1000 agents sur 7 ans constitue un plan social sans précédent dans notre entreprise. Ce programme piloté par CGF révèle la priorité économique par rapport à l'aspect social.

Alain Leduc exprime sa conviction de la nécessité de ce programme : « On a la place et il faut faire mieux ... ; il faut se bouger ». Il évoque une approche dite « de bout en bout », c'est-à-dire prendre l'activité du début à la fin et non regarder par unité et/ou département. C'est d'ailleurs une des complexités de ce dossier, certains processus, ou certaines données se croisent, s'interfèrent dans différents services donc, en modifiant à un endroit on risque de créer des conséquences dans d'autres tableaux ou étapes de traitement. Il faut étudier projet par projet et, en même temps, les corrélations entre ces projets.

Pour Monsieur Leduc, ce programme va se construire et s'étoffer au fur et à mesure ; il partage la prudence qui est demandée pour mener ces changements. « Le temps sera nécessaire à la réflexion des processus ... ; il faut être précautionneux ». ... « En tant que service public, on a la responsabilité d'améliorer en permanence l'efficacité, c'est-à-dire la qualité et les coûts. La durée de 7 ans fait qu'on se donne les moyens ». Volonté de GIS d'être au plus près des salariés pour les accompagner.

RVB Ligne A été 2018

Interruption entre La Défense et Nation du 28 juillet au 26 août, les conditions d'exploitations sont similaires à l'an dernier.

Objectifs des travaux : réaliser le renouvellement de 2 km de voie dont 500 m en voie unique, la pose de 2 communications à Etoile et faire les réparations consécutives à l'incident EOLE (perforation accidentelle du tunnel).

Depuis le début du RVB, c'est la première fois que le RVB va être effectué dans une zone à voie unique. Il s'agit d'une nouvelle difficulté à appréhender, le tunnel en voie double permettait une voie dédiée à la logistique. Pour remédier à ce manque de place, la RATP va utiliser un train spécial appelé « train usine ». Cette première utilisation du train usine permettra également de se préparer pour les 4 km à voie unique qui seront renouvelés à partir de 2019.