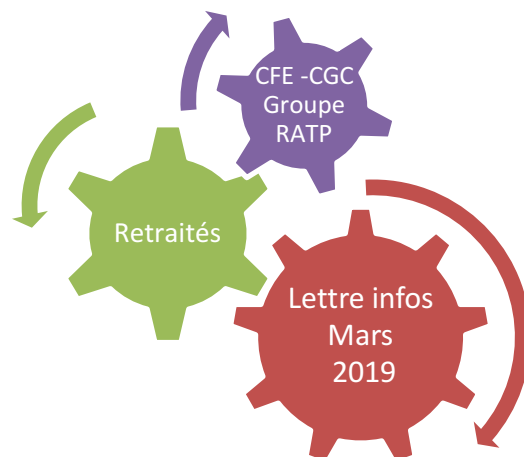




N°55 et 6^{ème} année de notre lettre

Mesdames, Messieurs, Chers Collègues,

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

- la RATP,
- le Conseil d'administration de la RATP,
- les résultats 2018 du groupe RATP

Amicalement.

Jean-Marc GRISONI



QUELQUES INFOS

Réunion d'information sur le projet « Transformation des ingénieries »

Sur le fond du dossier, il n'y aucune vision sur les parcours professionnels, sur la formation et le suivi de la formation, sur l'organisation (pas d'infos sur le nombre de personnes concernées pour les changements).

2 axes principaux de cette réorganisation sont :

- Etanchéité entre GI et OT
- Réduire les interfaces.

Or, on n'est pas du tout dans l'efficacité et l'optimisation. La direction n'arrive pas à expliquer son organisation.

Quelle population est concernée et également les impacts avec les changements de responsable hiérarchique. 4350 agents sont impliqués par la transformation des ingénieries.

Il y aura la création des IBC (intégrateur de besoins clients). 6 seront créés notamment à SUR, RER, SEM, CML, MTS (ce serait des transferts de MOP).

Présentation au CSEC puis présentation dans les CSE concernés. Une série d'audiences en central sera organisé.

La direction a indiqué que le sujet d'éventuelles élections professionnelles notamment au GI était ouvert à la discussion. A ce jour, il n'est pas envisagé de refaire des élections professionnelles suite à la transformation.

Audience Accord égalité professionnelle et salariale Femmes/Hommes

Le contexte législatif a évolué depuis notre dernière rencontre le 26 Juin 2018 avec la parution du décret 2019-15 du 8 janvier 2019 portant application des dispositions visant à supprimer les écarts de rémunération entre les femmes et les hommes dans l'entreprise et relatives à la lutte contre les violences sexuelles et les agissements sexistes au travail au Journal Officiel.

Un index d'égalité professionnelle composé d'indicateurs est mis en place. 5 indicateurs sont retenus :

- L'écart de rémunération femmes-hommes avec des distinctions par âge et catégorie professionnelle : 40 points
- L'écart de taux d'augmentations individuelles : 20 points
- L'écart de taux de promotions : 15 points
- Les augmentations au retour de congé maternité : 15 points
- Nombre de salariés du sexe sous-représenté parmi les 10 plus hautes rémunérations de l'entreprise : 10 points

L'ensemble porte sur 100 points et 75 points minimum sont requis pour éviter une sanction. C'est un enjeu fort car en plus de la sanction les résultats de l'entreprise qui a une obligation de résultat devront être publiés en interne et externe.

Des contrôles seront effectués et les pénalités correspondant à 1% de la masse salariale seront appliquées. Pour la RATP, cela pourrait aller jusqu'à 18 millions d'euros.

Des mesures de correction, et le cas échéant, la programmation de mesures financières de rattrapage salariale, devront être mise en œuvre dès lors que le niveau de résultats est inférieur à 75 points. La RATP aura alors 3 ans pour se mettre en conformité avant sanction avec possibilité d'une année supplémentaire en fonction des efforts constatés dans l'entreprise.

Ces mesures sont entrées en vigueur au 1er Janvier 2019 pour les entreprises de plus de 250 salariés et les résultats doivent être publiés au 1er Mars 2019 pour les entreprises de plus de 1000 salariés.

L'entreprise a un taux de féminisation de 20,6% et GIS avait une inquiétude concernant une baisse de ce taux. La principale raison serait le départ en retraite des femmes les plus anciennes. Après vérification, il s'avère que ce taux s'est stabilisé.

REX du 1er plateau du Projet C+ (C2 et C5 à LYBY)

Une charte d'aménagement est en cours d'élaboration pour décrire l'ambition du projet et ce que la direction veut faire. Il y aura une 2^{ème} série audience avec les OS autour de la charte d'aménagement sur le tertiaire, peu importe où se situe le bâtiment. Puis, une décision devra être prise sur un projet global.

A ce jour, il a indiqué qu'aucune décision de généraliser le projet de la Maison de la Rapée n'est prise. En revanche, le projet est documenté.

Coût de l'opération : 2,7 millions d'euros sans l'escalier et opération désamiantage.

Les travaux d'aménagement ont permis de gagner 21% de surface (1700 m2 avant et aujourd'hui 1338 m2 pour C2+C5). En moyenne, 60% des espaces à la RATP sont occupés.

La notion d'intégrité d'équipe est importante dans l'intégration des m2 et qu'il y a plus de postes de travail que d'agents (poste standard et poste non formel).

Il est précisé qu'un espace dynamique signifie que le salarié n'a plus un poste de travail mais plusieurs postures de travail : concentration, projet, standard, position carré lounge, position duo lounge, position de passage,

Espaces pour se détendre : espace métier, salle de réunion, bulles, espace détente, espace copie, cabine téléphonique...L'environnement IT est en adéquation avec ces espaces.

La charte d'aménagement devrait s'appliquer aux membres du CODIR et COMEX qui seront logés à la même enseigne que les collaborateurs.

Point sur les instances RATP

- **CSEC :**

Il n'y aura pas de festival CE en 2019. A partir de 2020, l'idée serait de faire quelque chose sur le thème des vacances avec la présence des tours opérateurs.

Il y aura 2 journées au Parc Astérix (8 et 22 juin) au tarif de 8/9 euros, parking compris pour la journée.

11 juin 2019 à 20h00 : MEN IN BLACK : Proposition de privatisation UGC Bercy - 2€/personne – Réservation à la composition familiale à partir de 10 ans

Négociations bientôt finalisées sur l'accès au sport pour tous (annonce d'ici le mois de juin)

23 novembre 2019 à 18h50 : LA REINE DES NEIGES 2 - Privatisation du GRAND REX (capacité de la salle : 2700 places). Une 2ème date est à l'étude.

- **CCAS :**

L'espace santé est en train se doter de doctolib pour prendre des RDV. Quid des secrétaires médicales ?

INFO DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA RATP

Vous trouverez ci-dessous les interventions de notre administratrice Claire JEUNET MANCY.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Intervention CJM sur les comptes annuels 2018 sociaux et consolidés

Les comptes sociaux 2018 de l'EPIC traduisent la performance de l'entreprise, ce qui est d'autant plus remarquable compte tenu du cumul de facteurs externes défavorables pour l'EPIC au cours de l'année 2018.

Comme cela a été évoqué, l'atteinte de ces résultats a notamment été permise par une bonne maîtrise des charges. Le maintien d'une maîtrise des charges dans les années à venir impliquera une réflexion approfondie sur la refonte et l'optimisation des process. J'espère que la séance sur DIAPASON qui aura lieu prochainement dans le cadre du Conseil sera l'occasion de mieux appréhender l'avancée de la réflexion sur ce sujet. Par ailleurs, je soulève un point de vigilance particulier concernant la hausse significative du nombre de démissions, notamment au sein du département MRB.

VOTE POSITIF

Les comptes annuels 2018 consolidés reflètent également une bonne performance du Groupe. Je ne reviendrai pas sur le détail des chiffres présentés, mais je souhaite faire part de quelques observations concernant **RATP DEV** et **SYSTRA**.

S'agissant de RATP DEV, lors du vote des comptes annuels 2017, nous avons constaté une légère érosion du chiffre d'affaires de cette filiale. En 2018, on constate que la croissance est de nouveau d'actualité pour RATP DEV avec une accélération du développement, la taille critique après laquelle court RATP DEV depuis plusieurs années se profile enfin.

Les résultats financiers ne sont globalement pas en décalage avec le budget 2018 cette année, ce qui est notable. Le sujet de la Corée dégrade le résultat net et le FCF est en retrait de 18 M€ par rapport au budget. Mais pour le reste, les indicateurs financiers sont en ligne avec le budget 2018.

Je tiens également à souligner plusieurs points qui me paraissent **très positifs** :

- **Un objectif de développement important en France et le gain de contrats portant sur des réseaux de transport de taille significative.** Je suis convaincue que la **synergie accrue** au sein du **Groupe**, la fertilisation croisée qui est désormais organisée et se systématisait, permet de renforcer le succès de RATP DEV sur tous les appels d'offres sur lesquelles elle se positionne. C'est extrêmement positif et cela montre que ça marche, je ne peux qu'encourager à la poursuite du partenariat Groupe

en suggérant d'**accentuer la communication vis-à-vis des salariés** pour bien valoriser le rôle des salariés de l'Epic, voire d'autres filiales, dans le gain d'appel d'offres par RATP DEV.

- On sent également qu'il y a une vraie réflexion en terme de **partenariat** qui se développe et commence également à porter ses fruits.
- Je salue la décision de se positionner sur **les appels d'offres « TER »** : j'avais posé la question au moment de la présentation de « WE DRIVE », le sujet était en réflexion, ce choix me paraît pertinent dans une perspective de développement du Groupe à moyen et long terme.

S'agissant des points de vigilance :

- **l'Angleterre et les USA sont encore deux zones dont la rentabilité est négative**
- **l'absentéisme dans les filiales en France et en Angleterre** : nous n'avons pas de détails sur ce sujet, mais je tiens à rappeler que le diagnostic précis et le traitement sont évidemment nécessaires. Les **valeurs** portées par le Groupe doivent être pleinement respectées dans les déclinaisons locales **du management et de la politique RH de RATP DEV.**

VOTE POSITIF SUR LES COMPTES CONSOLIDES.

Quelques mots sur SYSTRA.

Après une année 2017 difficile, les résultats annuels 2018 traduisent un retour à l'équilibre, ce qui est remarquable.

Des points de vigilance récurrents depuis 2-3 ans ont été évoqués en CES :

- le niveau du carnet de commandes se maintient mais n'augmente plus,
- la trésorerie reste tendue
- et la part de l'activité française tend à se réduire.

Sur le volet social, en 2018, on constate encore dans la branche France de Systra **un absentéisme de 2,4 %** qui en hausse par rapport à 2017 (1,9 %) principalement dans les branches projet et management de projet et une **baisse de l'effectif de 9 %** en un an :

- le nombre de sorties est en baisse par rapport à 2017 mais s'élève encore à **345 sorties** contre 420 en 2017. Les motifs de sorties prédominants sont les **démissions** (43 % des sorties) et les **fins de MAD** (23 % des sorties avec un gros volume de départ de MAD SNCF). Le nombre de démissions est en hausse par rapport à 2017 (**147** contre 132). Le nombre élevé des départs fait peser un **risque de perte de savoir-faire, d'expertise** pour SYSTRA.

JY Leclercq a annoncé en CES qu'une réflexion stratégique de fond était engagée au niveau du Conseil de surveillance pour trouver des relais de croissance en France, mais également de manière générale sur l'évolution de SYSTRA. C'est un signal très positif et j'espère évidemment que cette réflexion conduira assez rapidement à la présentation de différents scénarii de développement.

L'évolution récente de SYSTRA a été basée sur une croissance rapide basée sur de nombreuses **acquisitions à l'international**. Il me semble que la réflexion sur le futur développement devrait intégrer un **bilan** des acquisitions effectuées (production, rentabilité) et de leur **niveau d'intégration** avant d'envisager le financement d'acquisitions complémentaires par les actionnaires et l'analyse de la création de valeur.

Ce n'est pas aux cadres français de payer l'incurie de l'État !

Nous ne le répèterons jamais assez, avant la fiscalisation des contributions salariale au régime d'assurance chômage, le régime était, sur sa partie assurantielle, à l'équilibre.

Les causes du déficit sont les dépenses imposées par l'État, au nombre desquelles l'indemnisation des travailleurs frontaliers.

Le problème est le suivant : le versement d'allocation par Pôle emploi à des chômeurs résidant en France, mais ayant travaillé dans un pays frontalier. Ces travailleurs ont acquitté leurs cotisations dans le pays d'emploi, ils doivent être indemnisés par celui-ci.

Pour la simple année 2017, l'indemnisation de ces chômeurs a coûté au régime français plus de 700M d'euros ! (Plus de 3Mds en cumulé depuis 2013).

La refonte du règlement européen CE n°883/2004, qui est en discussion depuis 2016, avait notamment pour objectif de ne plus faire porter au pays de résidence, l'indemnisation chômage du travailleur frontalier, mais au pays d'emploi.

Malheureusement, la Suisse, dont l'indemnisation des anciens travailleurs représente 680 millions d'euros, n'est pas concernée par cette modification, et le Luxembourg, (120M millions d'euros), négocie une application différée du nouveau règlement (jusqu'en 2026) !

Ces deux pays représentent plus de 87% des dépenses d'allocations aux travailleurs frontaliers !

Plutôt que de réformer l'assurance chômage jugée trop généreuse, notamment envers les cadres, en baissant les droits des demandeurs d'emploi, nous demandons au Gouvernement :

- De rembourser au régime ces dépenses qui ne sont pas du fait des partenaires sociaux, mais uniquement de l'État
- De prendre ses responsabilités et de négocier, comme le règlement le permet, des conditions de remboursement plus justes.

Pour la CFE CGC il est impensable et irresponsable de faire payer les cadres français en lieu et place de la Suisse ou du Luxembourg.



Bulletin confédéral de la CFE-CGC à parcourir

<http://www.cfecgc.org/upload/documents/bulletin-63.pdf>

ANGERS LOIRE METROPOLE retient RATP DEV pour l'exploitation du réseau multimodal IRIGO

Le 11 mars 2019, les élus d'Angers Loire Métropole ont confié à RATP Dev, filiale du groupe RATP, la gestion du réseau Irigo de l'agglomération pour une durée de 6 ans. Cette nouvelle délégation de service public débutera le 1^{er} juillet 2019 et s'étendra jusqu'au 30 juin 2025. Le réseau Irigo dessert plus de 290 000 habitants au sein des 29 communes d'Angers Loire Métropole. Il compte une ligne de tramway, 31 lignes de bus, 71 circuits scolaires, du transport à la demande (TAD), du transport pour les personnes à mobilité réduite (TPMR) intégré dans le nouveau contrat, un service de vélos et 4 parkings relais.

1000 bus électriques pour l'Ile-de-France Comment la RATP se mobilise

Début 2018, Ile-de-France Mobilités et la RATP annonçaient le lancement d'un appel d'offres pour l'achat de 1000 autobus 100 % électriques, Jamais encore, en Europe, une autorité organisatrice ou un opérateur n'avait décidé d'investir autant d'argent dans l'électromobilité, Et déjà, l'opérateur parisien se prépare à accueillir, dans ses centres-bus, les futurs véhicules.

Téléphérique du Salève : RATP Dev résigne pour 12 ans

Baptisé " le balcon de Genève ", le téléphérique du Salève situé à la frontière francosuisse et exploité par une filiale de RATP Dev, des transports publics genevois et de Poma.

Le calendrier du Grand Paris Express

Voici le calendrier du métro Grand Paris Express, tel qu'envisagé actuellement par la Société du Grand Paris.

Pour le printemps 2024 (à temps pour les jeux Olympiques):

- Ligne 14 prolongée au nord et au sud, de l'aéroport d'Orly à Saint-Denis Pleyel
- Lignes 16 et 17, de Saint-Denis Pleyel au Bourget RER
- Ligne 17, du Bourget RER au Bourget Aéroport Pour janvier 2025:
- Ligne 16, du Bourget RER à Clichy-Montfermeil

Pour la mi-2025:

- Ligne 15 au sud, de Noisy-Champs à Pont de Sèvres Pour 2026:
- Ligne 18, de Massy à Saclay

Pour 2026 ou 2027:

- ligne 17, du Bourget au Triangle de Gonesse Pour 2027:
- Ligne 18, d'Orly à Massy Peut-être avant 2030:
- Ligne 16, de Clichy-Montfermeil à Noisy-Champs

Pour 2030:

- Ligne 15 à l'ouest, au nord et à l'ouest, de Pont de Sèvres à Noisy-Champs via La Défense et Saint-Denis Pleyel
- Ligne 17 du Triangle de Gonesse à l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle et au Mesnil-Amelot
- Ligne 18, de Saclay à Versailles

Dans les coulisses du nouvel Orly

Depuis le 19 mars, l'aéroport d'Orly ne fait plus qu'un. Avec la prochaine mise en service du nouveau « bâtiment de jonction », qui a nécessité quatre ans de travaux pour ajouter des capacités supplémentaires annuelles de 8 millions de passagers, l'aéroport du Sud francilien (33,1 millions de passagers l'an dernier) abandonnera sa traditionnelle dénomination « Orly Sud » et Orly Ouest », remontant à 1971. Désormais, la toponymie d'ADP comme des compagnies aériennes ne retiendra que « Orly 1 et 2 » (ex-Orly Ouest, où officieront toujours la navette Air France, Easy Jet et les vols vers la péninsule Ibérique), « Orly 4 » (l'ex-Orly Sud), et grande nouveauté désormais, « Orly 3 », développant une surface de 80.000 mètres carrés, pour un coût de 380 millions d'euros. Mais au-delà de la signalétique et des 6.500 panneaux routiers à changer, c'est surtout le 16 avril prochain que les passagers pourront voir la différence, avec les arrivées et départs des premiers avions au hall 3.

CDG Express a déjà raté les JO 2024

Avec CDG Express, plus grand monde n'y croit. Il faudra se faire à l'idée de jeux Olympiques sans relation dédiée avec l'aéroport international, et ajouter cette ligne nouvelle à la longue liste des promesses non tenues qui figurent dans le dossier de candidature.

Trottinettes : bientôt l'overdose?

Il y a en pour tous les goûts. Lime, Tier, Bird, Voi, Flash, Boit ou Wind. Et ce n'est pas fini. Hier matin, un huitième opérateur, Hive, filiale de BMW et Daimler, a annoncé le déploiement de 800 trottinettes électriques dans Paris. Mais avec huit opérateurs, et peut-être d'autres à venir, on risque l'asphyxie sur les pistes cyclables. Même les bus de la RATP sont ralentis face au nombre croissant de ces objets roulants.

RER A: nouvelle étude pour supprimer la relève

Faite l'an dernier aux associations d'usagers, la promesse d'une nouvelle étude visant à supprimer la relève des conducteurs du RER A en gare de Nanterre-préfecture est désormais concrète. Île-de-France mobilités, l'organisme satellite du conseil régional en charge des transports publics franciliens, a lancé il y a quelques jours un appel d'offres pour la faire réaliser par un cabinet extérieur indépendant. Permettra-t-elle enfin d'éliminer les quelques dizaines de secondes à plusieurs minutes d'attente en station, subie par ses usagers et vivement critiquée par les associations qui les représentent ?

Un projet pharaonique

La Gare du Nord, première d'Europe en termes de fréquentation, est appelée à tripler sa superficie d'ici aux Jeux Olympiques de 2024. Jusqu'à cette date, de gigantesques transformations, moyennant 600 M€, sont prévues, qui impacteront autant les habitants de ce quartier très dense et minéral, que les quelque 700 000 usagers qui transitent quotidiennement. Au menu - qui devra être affiné ses prochains mois, à l'aune des demandes du public : la transformation du hall des Transiliens en « me centrale » surmontée d'une verrière; la création de 45 000 m² d'espaces commerciaux (contre 10 000 m² actuellement), 70 000 m² de toiture végétalisée, la construction d'un bâtiment de cinq étages abritant une salle de concert, une zone d'exposition, un centre commercial et des espaces de coworking de 5 500 m².

Pécesse ne passe pas l'éponge

Tous les ans, nous ramassons 11 millions de mégots dans les trains et sur les quais». Aujourd'hui, il y a un système de sanction, mais qui n'est peut-être pas suffisant, qui devrait peut-être être revu, c'est une question de loi, indique la présidente d'IDFM. Dans d'autres pays, on est durement sanctionné quand on jette un papier dans un train. Nous, nous allons commencer par de l'information aux voyageurs, l'incitation, mais si l'incivilité se poursuit, nous allons durcir les sanctions. »

Paris taxe les trottinettes pour en contenir l'expansion

La Mairie de Paris va taper au portefeuille les opérateurs de flottes de vélos, de scooters et de trottinettes pour tenter d'endiguer leur prolifération dans les rues et sur les trottoirs. Comme Bordeaux, Lyon, Lille ou Strasbourg, la capitale votera au prochain Conseil de Paris, début avril, la mise en place d'une taxe d'occupation de l'espace public pour les flottes de deux roues en libre-service.

Île-de-France. Un centre de commande unique pour le RER A

Jusqu'à présent, la SNCF gère « son » RER A depuis la gare Saint-Lazare, la RATP depuis son poste de commande du RER. centralisé de Vincennes. Réunir les deux transporteurs sous le même toit est censé améliorer leur temps de réaction en cas de situations perturbées (injecter des trains, les rendre omnibus, supprimer certains arrêts etc.) et harmoniser l'information voyageurs sur l'ensemble de la ligne.

Italie. La RATP ouvre une nouvelle ligne de tramway à Florence

RATP Dev a, le 11 février, inaugure une nouvelle ligne de tramway, le T2 qui relie le centre-ville à l'aéroport de Florence-Peretola.

Révolution sur les lignes de bus RATP

+ Nouvelles	≠ Modifiées	= Inchangées
25 45 59 71 77	20 21 22 24 28 29 30 32 38 39 40 42 47 48 54 56 57 58 60 61 62 63 64 67 69 70 72 74 75 76 80 83 84 85 86 87 88 89 91 92 93 94 95 96 102 201 215 325 350	26 27 31 35 43 46 52 66 68 73 82 169 PC
× Remplacées		
53 65 81		
Ces lignes sont remplacées, leurs itinéraires sont repris par d'autres lignes.		Votre ligne n'est pas dans la liste ? Seules les lignes passant par Paris sont affichées, toutes les autres lignes de banlieue restent inchangées.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

29 mars 2019

Résultats 2018 du Groupe RATP : une année de croissance rentable et d'investissements au bénéfice des voyageurs

- Une forte **accélération du développement du Groupe**, en France et à l'international
 - Des **résultats économiques en progression** et une consolidation des fondamentaux financiers
 - Le **maintien d'un très haut niveau d'investissements en Île-de-France**, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités, pour développer, entretenir et moderniser les réseaux, et faire progresser la qualité du service rendu aux voyageurs
 - Un **effort continu d'innovation**, pour positionner le groupe RATP en champion des mobilités durables et connectées et en partenaire privilégié des villes intelligentes
-
- Le **chiffre d'affaires** du Groupe atteint **5 563 M€** en 2018, en hausse de +3,2% (3,6% hors effet devises) soit + 172 M€. La **contribution des filiales** au chiffre d'affaires consolidé progresse à **21,8% en 2018 (21,1% en 2017)**
 - Le **résultat opérationnel récurrent (EBIT)** est en progression de 6,3% à **476 M€, soit +28M€**
 - Le **résultat net récurrent part du Groupe** s'élève à **290M€ (+9%)**, en hausse de 24 M€
 - La RATP poursuit son effort massif d'investissements **en Île-de-France à 1 579 M€, soit près de 35% du chiffre d'affaires de la RATP**, dans un cadre financier sain : **l'endettement net est resté stable à 5,2 Md€, et le ratio dette nette / capitaux propres (gearing) atteint 1,07x**

Le Conseil d'Administration de la RATP, réuni le 29 mars 2019 sous la présidence de Catherine Guillaud, sa Présidente-directrice générale, a examiné et arrêté les comptes consolidés du groupe RATP et les comptes sociaux de l'EPIC, au 31 décembre 2018.

A cette occasion, **Catherine Guillaud a déclaré** : « *L'année 2018 a été marquée par une accélération du développement du Groupe sur tous ses segments (Île-de-France, France, et à l'international). La poursuite de l'amélioration de notre performance économique et financière conforte notre stratégie de croissance rentable sur les marchés porteurs des mobilités durables et de la ville intelligente.*

Nous avons poursuivi notre effort massif d'investissements en Île-de-France à 1579 M€, avec l'appui d'Île-de-France Mobilités, au bénéfice des voyageurs, en étant capables d'autofinancer notre part en fonds propres tout en diminuant légèrement notre dette nette à 5,19 Md€.

Le Groupe est résolument engagé dans la réponse aux appels d'offres en Île-de-France (bus Optile, Tramway T9), en France (Brest, Saint-Malo, Creil, ...) et à l'international (Buenos Aires, Austin...) et se prépare activement pour l'ouverture à la concurrence de son réseau de bus parisien. »

Evolution des principaux indicateurs de performance du Groupe RATP

En M€	31 décembre 2017	31 décembre 2018	
Chiffre d'affaires*	5 391	5 563	+3,2%
Résultat opérationnel (EBIT) récurrent	448	476	+6,3%
Résultat net récurrent part du Groupe	266	290	+9%
Capacité d'autofinancement	976	1 004	+2,9%
Dette nette	5233	5 188	-0,9%

* le chiffre d'affaires 2017 est retraité de l'impact de la norme IFRS 15.

Une forte accélération du développement du Groupe, en Île-de-France, en régions et à l'international

En 2018, le chiffre d'affaires consolidé du Groupe atteint 5 563 M€, en hausse de 3,2% (3,6% hors effet devises) par rapport au 31 décembre 2017.

- **La contribution de l'EPIC s'élève à 4352 M€, en hausse de 2,3%.** En Île-de-France, l'activité bénéficie du dynamisme du trafic et des recettes voyageurs (en hausse de 2,8% hors évolutions tarifaires), et du développement de l'offre de transport et de services financée par Île-de-France Mobilités (prolongements de lignes et renforts d'offre sur le réseau bus, prolongement du T3b à Porte d'Asnières, nouvelle grille horaire du RER A, modernisation de la billettique, plan d'action propreté, ...).
- **La contribution des filiales s'élève à 1211 M€, en progression de 6,7% (8,9% hors effet devises).** Cette dynamique est principalement tirée par RATP Dev, qui croît de 9,1% hors effet devises (soit + 100M€), grâce à une forte croissance organique, notamment en Algérie, au Royaume-Uni et en France, et au démarrage de nouveaux contrats (réseau des transports de Lorient, métro de Ryadh, Etats-Unis).

Une performance économique et financière qui progresse

Le dynamisme de l'activité et la bonne maîtrise des charges d'exploitation se traduisent par une amélioration sensible de la performance opérationnelle du Groupe, malgré l'impact défavorable de nombreux facteurs externes (baisse du CICE, hausse de la CSG et des cotisations retraite employeur, mouvements sociaux externes, etc...) qui ont pesé sur les résultats en 2018 : **le résultat opérationnel (EBIT) récurrent est en hausse de 28 M€ (+6,3%) par rapport à 2017, à 476 M€.** Il représente 8,6% du chiffre d'affaires, contre 8,2% en 2017.

Le résultat net récurrent part du Groupe atteint 290 M€, en hausse de 24 M€ par rapport à 2017. Il représente 5,2% du chiffre d'affaires, contre 4,8% en 2017.

Le résultat net part du Groupe s'établit à 200 M€ (-139M€). Cette forte variation résulte d'éléments comptables, non récurrents et sans impact sur la trésorerie, liés aux évolutions de la législation fiscale (réforme du CICE en 2017, réforme du « rabot fiscal » sur la déductibilité des intérêts) entraînant une variation de la créance d'impôt différée de -133 M€.

La solidité financière du Groupe s'est encore renforcée en 2018 :

- La capacité d'autofinancement (hors réévaluation de l'actif d'impôts différés) dépasse le milliard d'euros, à 1 004 M€, en hausse de 28M€, permettant ainsi d'autofinancer la totalité des investissements sur fonds propres.
- La dette nette consolidée a décliné de 45M€, à 5 188 M€ fin 2018.
- Le ratio dette nette / capitaux propres (gearing) poursuit sa trajectoire d'amélioration à 1,07 x fin 2018 contre 1,13 x fin 2017, en avance sur l'objectif de 1,1 x fixé pour 2020.

Une croissance toujours dynamique du trafic voyageurs en Île-de-France

La tendance de fond observée ces dernières années en Île-de-France s'est confirmée en 2018, avec une progression de 1,1% du trafic voyageurs de l'EPIC RATP (3 389 Millions de Voyages - MV), malgré l'impact des grèves SNCF du printemps et des mouvements sociaux et manifestations de fin d'année. Cette tendance favorable est tirée par la bonne santé de l'économie francilienne, le dynamisme du tourisme à Paris et un contexte politique et sociétal favorable aux transports en commun.

La croissance est portée principalement par le Métro et le Tramway :

- **Métro** : trafic en hausse de 1,3 % (soit + 20,8 MV), tirée par une conjoncture économique favorable et par le trafic occasionnel et touristique.
- **RER** : trafic en légère hausse de +0,8 % (soit + 4 MV). L'excellente dynamique du RER A (+2,2%), permise par la nouvelle offre, est partiellement compensée par la baisse du trafic sur le RER B (-1,7%), impacté par les grèves SNCF et par des difficultés d'exploitation liées aux travaux sur le réseau.
- **Bus** : trafic en légère baisse, de 0,6 % (- 6,1 MV), pénalisé par les difficultés de circulation dans la capitale (travaux de voirie, manifestations).
- **Tramway** : trafic en forte hausse de +6,5% (+ 18,4 MV), porté notamment par le prolongement du T3b à Porte d'Asnières et par des renforts d'offre.

Un réseau Métro très performant, et une amélioration notable de la ponctualité sur la ligne A du RER

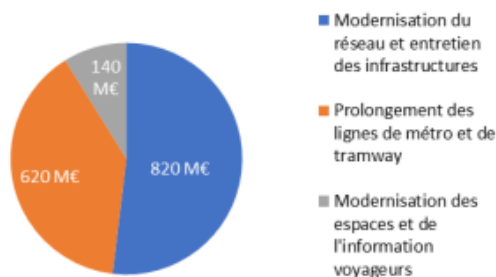
Au cours de l'exercice 2018, **le réseau Métro a réalisé un très haut niveau de production en heure de pointe**, à 98,2% (+ 0,1 point comparé à 2017) en moyenne sur l'ensemble des lignes, confirmant les bons résultats de 2017. 13 lignes de métro sur 14 atteignent les objectifs de ponctualité en heure de pointe. Seule la ponctualité de la ligne 4 est en légère baisse à 96,1%, du fait de l'accélération des travaux d'automatisation.

Pour le RER, la ponctualité de la ligne A connaît une nette amélioration à 90% (86,3% en 2017) soit +3,7 points sur un an. Entre 2016 et 2018, la ponctualité de la ligne a progressé de plus de 6 points grâce à l'installation du pilotage automatique sur le tronçon central et à la nouvelle grille horaires notamment. La mise en place du Centre de Commandement Unique permettra de renforcer et consolider cette tendance.

La ponctualité du RER B est en légère progression à 87,6% (87% en 2017). Un plan d'urgence vient d'être lancé pour la ligne afin de gagner des points de ponctualité et d'améliorer le service aux voyageurs.

Poursuite d'un effort massif d'investissement en Île-de-France

Les investissements réalisés en 2018 par la RATP en Île-de-France, avec le concours d'Île-de-France Mobilités et des autres co-financeurs publics dans le cadre du Contrat de Projets Etat Région (CPER), se sont maintenus à un très haut niveau avec 1 579 M€ investis pour développer, entretenir et moderniser le réseau, rénover les espaces et améliorer les services et l'information voyageurs* :



En 2018, plus de 3000 projets de toutes tailles ont été réalisés pour assurer la sécurité des voyageurs et la continuité de service, représentant un volume exceptionnel de travaux sur les réseaux franciliens.

* Voir détail en annexes

Accélération de la croissance et de la dynamique de développement en France et à l'international pour le groupe RATP

En 2018, RATP Dev a connu d'importants succès commerciaux et opérationnels à travers le monde. Cette croissance rentable est tirée à la fois par la dynamique des contrats existants, notamment :

- Les prolongements des réseaux en Algérie, avec la mise en service des tramways de Ouargla et Sétif, ainsi que les deux extensions du métro d'Alger.
- L'extension du tramway de Florence en Italie.
- Le démarrage de l'exploitation du réseau de transports de Lorient (bus et navette maritime).
- Les nouveaux contrats de RATP Dev USA pour l'exploitation des bus de DC Circulator à Washington D.C et de Prince George's County dans le Maryland, ainsi que les contrats d'exploitation des réseaux de transport des villes de Santa Maria (Californie) et Yuma (Arizona).

RATP Dev a également acquis la société californienne Roadrunner et reprend ainsi l'ensemble des activités opérationnelles de transport : lignes régulières, TPMR, navettes d'aéroport, location d'autocars et navettes avec chauffeur.

De plus, 2018 a été marquée par le gain de nouveaux contrats majeurs :

- Contrat d'exploitation et de maintenance des lignes 1 et 2 du métro de Riyadh (Arabie Saoudite), attribué à RATP Dev et son partenaire SAPTCO pour une période de 12 ans. RATP Dev renforce ainsi sa présence en Arabie Saoudite après avoir remporté l'exploitation du réseau de bus de Riyadh qui sera lancée en 2019.
- Contrat d'exploitation et de maintenance du métro de Doha et du tramway de Lusail (Qatar), pour une période de 20 ans, attribué à RKH Qitarat, société commune entre RATP Dev, Keolis et Hamad Group. La phase de mobilisation est en cours, avec 1500 personnes à recruter et former sur les deux premières années du contrat.
- En France, attribution du contrat du CDG Express à RATP Dev, en groupement avec Keolis. Le contrat comprend une période de préparation de l'exploitation d'une durée de 5 ans (2019-2023) et une période d'exploitation d'une durée de 15 ans (2024-2038).

Enfin, le groupe RATP a étendu son réseau de bus touristiques en Europe en accueillant Rome et Monaco dans son alliance internationale Extrapolitan lancée en 2015, avec l'ambition de regrouper les meilleurs opérateurs de bus touristiques sous un même label.

Un développement rapide des autres filiales et participations en France et à l'international

- **RATP Smart Systems (ex Ixxi)**, filiale du groupe RATP dédiée au développement de nouvelles solutions digitales de mobilité, poursuit son développement (croissance de +7%) à travers ses filiales Navocap et SETIM : gain du contrat SIM Nouvelle Aquitaine, fourniture d'un système d'aide à l'exploitation pour le transporteur Procars. En Amérique du Sud, RATP Smart Systems va également développer des projets de billettique pour les bus de Guadalajara (Mexique) et le téléphérique de Guayaquil (Equateur).
- **RATP Real Estate (ex SEDP)** développe fortement son activité (+16%), à travers la maîtrise d'ouvrage des projets de conversion des centres bus RATP à l'électrique et au biogaz, du projet des Ateliers Vaugirard pour la modernisation des ateliers de maintenance de la ligne 12 du métro, et plusieurs missions d'expertise à l'international aux côtés de RATP Dev. RATP Real Estate a également signé un partenariat avec la société Woodeum pour développer des modes de construction bas carbone innovants.
- **RATP Connect** a doublé le nombre de ses commandes avec 16 nouveaux contrats (Banque de France, Galeries Lafayette...) et poursuit le déploiement de la 3G/4G dans le métro parisien. Plus de 300 stations et gares sont désormais équipées.
- **Systra**, participation commune de RATP et SNCF, redresse son activité et sa performance malgré un contexte international perturbé. En 2018, 70% du chiffre d'affaires de SYSTRA est réalisé à l'international. Les prises de commande ont atteint 585 M€ avec l'attribution de contrats d'ingénierie, de maîtrise d'œuvre ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage sur des projets emblématiques : projet de ligne à grande vitesse HS2 au Royaume-Uni, phase 2 du tramway de Dubaï, tramway de Florence en Italie, 3ème ligne du métro de Toulouse,

prolongement de la ligne 14 au sud pour la Société du Grand Paris, tunnel de base du projet Lyon Turin ferroviaire.

- **RATP Capital Innovation**, fonds d'investissement du groupe RATP poursuit son exploration des domaines des nouvelles mobilités partagées et de la ville intelligente, avec 12M€ investis à date dans plusieurs startup prometteuses : les parkings partagés intelligents avec Zenpark, le scooter électrique en libre-service avec Cityscoot, l'autopartage avec Communauto, le covoiturage domicile-travail avec Klaxit, et le transport de personnes fragiles avec Citizen Mobility.

Perspectives 2019

En 2019, le groupe RATP va poursuivre la dynamique d'investissements et de croissance tant en Île-de-France et en région qu'à l'international, avec toujours trois priorités : l'excellence du service aux voyageurs, l'innovation et la ville intelligente et durable.

- **En Île-de-France**, l'année sera notamment marquée par l'appel d'offres du réseau Bord de l'eau (Tramway T9 et bus) et par la mise en concurrence du réseau Optile, sur laquelle RATP Dev se positionnera.
- Le plan Bus 2025, avec l'objectif de convertir 2/3 des centres bus à l'électrique et 1/3 au biogaz en 2025, devient une réalité concrète pour les voyageurs, avec un quart de la flotte d'ores et déjà converti. Les résultats du premier appel d'offres massif de bus électriques (jusqu'à 1000 bus commandés) seront connus dans quelques semaines. Après le raccordement réussi du centre bus de Lagny (Paris 20ème) au réseau Enedis, les travaux d'adaptation des centres bus se poursuivent, avec douze centres bus en cours de transformation.
- Les travaux de prolongement du réseau se poursuivent sur les lignes 4, 11, 12 et 14. Les travaux de prolongement de la ligne 14 au nord, qui ouvrira à l'été 2020, entrent dans la dernière ligne droite avec en 2019 la mise en service du site de maintenance et de remisage de Saint-Ouen, la pose du dernier rail, et la fin de l'adaptation des stations existantes.
- Concernant le RER, le Centre de Commandement Unique du RER A a été mis en place à Vincennes, ce qui va permettre de mieux coordonner l'exploitation et l'information voyageur entre les zones RATP et SNCF. Un plan d'urgence pour le RER B va aussi être mis en œuvre avec le renfort de la présence humaine pour gérer les flux de voyageurs, un confort accru en gare avec la création d'espaces de « micro-working », et le renforcement des brigades cynophiles.
- L'année sera également marquée par la mise en œuvre d'un projet ambitieux pour améliorer notre expérience client, à travers notamment le déploiement de la billettique sans contact, d'une nouvelle appli RATP enrichie en fonctionnalités et plus intuitive, et le test de nouvelles offres de services et de commerces innovants.

S'agissant du développement hors Île-de-France, RATP Dev a d'ores et déjà remporté l'appel d'offres d'Angers pour l'exploitation des bus et du tramway, confortant le positionnement du Groupe dans l'Ouest de la France, après les réseaux de Lorient et Vannes. Le contrat de RATP Dev a aussi été **renouvelé pour 12 ans sur le téléphérique du Salève**.

RATP Dev est également positionné sur des appels d'offres dont les résultats sont attendus cette année : à Brest pour l'exploitation des bus et du téléphérique, Saint-Malo pour le réseau de bus, et Creil dans l'Oise.

Au Moyen-Orient, les deux premières lignes de métro de Doha (Qatar) vont ouvrir, ainsi que la ligne de tramway de Lusail, et le réseau de bus de Riyadh (Arabie Saoudite) va être mis en service au second semestre 2019. L'entreprise est par ailleurs mobilisée en vue de la mise en service des lignes 1 et 2 du métro de Riyadh prévue fin 2020/début 2021.

L'Amérique latine reste une terre de conquête : RATP Dev est candidate à l'appel d'offres pour l'exploitation du métro de Buenos Aires (Argentine).

Au Maghreb, après avoir mis en service la deuxième ligne du tramway (T2) de la ville de Casablanca en 2018, une première étape clé du projet de transport urbain le plus ambitieux du continent africain, RATP Dev est candidat à l'exploitation du réseau de bus de la capitale économique du Maroc. Toujours à Casablanca, RATP Dev prolonge actuellement la ligne de Tramway T1.

En Algérie, l'année sera marquée par l'extension du tramway de Constantine et par l'ouverture du 7ème réseau de tramway algérien à Mostagadem.