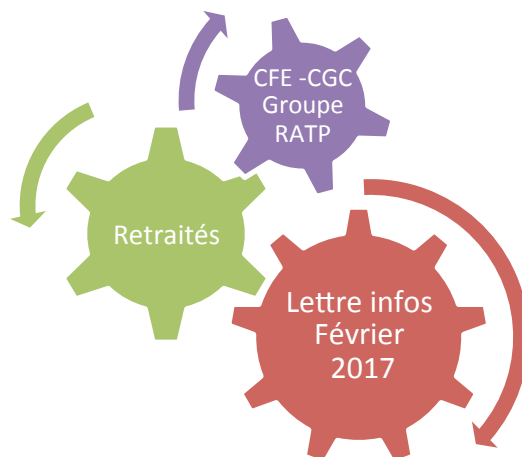




Groupe RATP

Syndicat des cadres,
des agents de maîtrise
et des techniciens
supérieurs



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 27 janvier 2017,
- le Conseil d'administration de la RATP du 3 février 2017,
- La séance du CRE du 2 février 2017.

Amicalement.

Jean-Marc GRISONI



QUELQUES INFOS DE LA RATP

Actualités

100% des contrats de RATP Dev renouvelés en Ile-de-France par le STIF

Le Conseil du STIF a approuvé le renouvellement des 12 contrats d'exploitation des réseaux de bus en région Ile-de-France, opérés par RATP Dev depuis le 1er janvier 2007. Les contrats renégociés vont permettre au STIF et à RATP Dev d'accélérer le déploiement des améliorations des réseaux en petite et grande couronnes dans les prochains mois.

Dans le cadre du Grand Paris des bus et fidèle à une démarche d'amélioration continue, RATP Dev a déjà mis en place des solutions innovantes pour optimiser les services proposés aux voyageurs : déploiement de l'information voyageurs en temps réel à bord et aux arrêts, expérimentations de véhicules électriques et hybrides et développement de l'offre en bus ou en transport à la demande (TAD).

L'ensemble des contrats de Type 3 représenteront un chiffre d'affaires cumulé de plus de 300 millions d'euros.

En Ile-de-France, RATP Dev est présent dans les départements du Val d'Oise, de la Seine-St-Denis, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et de la Seine-et-Marne, notamment sur les villes de St Quentin-en Yvelines via sa filiale SQYBUS, Mantes la Jolie via sa filiale CTVM I et Les Mureaux avec l'exploitation des lignes Express A14 via sa filiale STILE.

RATP Dev emploie 1300 salariés et possède 750 véhicules en Ile-de-France. De plus, RATP Dev opère des services de Transport à la Demande (TAD), de Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) avec les PAM 77, 91, 92, 93 et 95, OrlyVal qui relie la gare du RER B d'Antony à l'aéroport de Paris Orly ainsi que des lignes scolaires et des services Noctilien.

Le STIF et la RATP lancent un nouvel appel d'offres pour l'achat de bus électriques

Après l'équipement intégral en début d'année de la ligne 341 en bus électriques et l'achat de bus pour tester la recharge partielle des batteries en terminus, le STIF et la RATP lancent un nouvel appel d'offres pour l'expérimentation d'autobus électriques.

Cette consultation a pour objectif de permettre la poursuite des expérimentations d'autobus électriques et de répondre aux besoins de renouvellement du parc bus de la RATP à partir de 2018.

Dans cet appel d'offres, la RATP et le STIF attendent des constructeurs qu'ils proposent des bus électriques standards 12 mètres mais aussi, et pour la première fois, en option, des bus articulés 18 mètres et/ou en configuration Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Ce nouveau marché doit aussi permettre à la RATP et au STIF d'expérimenter de nouvelles technologies en matière de confort climatique (le chauffage sera électrique et ne devra pas consommer trop d'énergie), de mesurer la performance des dernières générations de batteries, et l'interopérabilité entre les bus et les bornes de charge. Ce marché porte sur 2 ans, pour un montant minimum de 10 millions d'euros et maximum de 40 millions d'euros.

L'objectif de Valérie Pécresse, Présidente du STIF et de la Région Ile-de-France, et d'Elisabeth Borne, Présidente-directrice générale de la RATP, est de doter l'entreprise d'un parc 100% propre en 2025

Modification de l'offre de transport sur le RER B en raison des travaux du Grand Paris Express pour la ligne 15 sud

Dans le cadre du Grand Paris Express, la gare d'Arcueil-Cachan va connaître des travaux de grande ampleur liés à la connexion de la gare RATP avec la future gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express.

La construction d'un pont-dalle de support des voies et des quais du RER B permettra ensuite la construction de la gare souterraine de la ligne 15 sud.

Par mesure de sécurité, ces travaux à proximité immédiate des voies impliquent, dès février 2017, une réduction de la vitesse des trains de la ligne B du RER. En conséquence, du 13 février 2017 au 12 novembre 2017, l'offre de transport de la ligne B sera modifiée : tous les trains, en heure de pointe (07h-09h30 et 16h30-20h00), desserviront l'ensemble des gares entre Bourg-la-Reine et Cité Universitaire (Bagneux, Arcueil-Cachan, Laplace et Gentilly).

La RATP va rénover les rames des lignes 7 et 8 du métro et achète 12 locotracteurs pour la maintenance des infrastructures RER

Rénovation des rames des lignes 7 et 8

Le Conseil d'administration de la RATP a désigné l'entreprise ACC Ingénierie et Maintenance comme futur titulaire du marché de rénovation portant au maximum sur les 130 trains MF 77 des lignes 7 et 8 du métro parisien, pour un montant total qui pourrait atteindre à terme environ 82 millions d'euros. Cette rénovation est financée à parité par le STIF et la RATP.

Le nouvel aménagement des voitures permettra aux voyageurs de bénéficier d'une nouvelle ambiance, avec des couleurs plus modernes et un éclairage amélioré dans les rames.

Achat de locotracteurs pour la maintenance des infrastructures RER

Le Conseil d'administration de la RATP a désigné le groupement d'entreprises CAF/CAF France comme futur titulaire du marché de fourniture de locotracteurs bimodes électriques, pour un montant total qui pourrait atteindre à terme environ 65 millions d'euros.

Ces locotracteurs bimodes électriques, qui fonctionneront grâce à une alimentation par batteries ou par caténaire 1500 V continu, remplaceront des locotracteurs à traction diesel destinés aux convois de maintenance des infrastructures du RER.

Cette acquisition s'inscrit dans la politique de développement durable de la RATP et permettra de supprimer les gaz d'échappement lors des évolutions des convois sous tunnel.

CCAS - Conseil d'administration - 27 janvier 2017

Les dernières élections nous ont permis de remporter un siège supplémentaire au Conseil d'administration.

Nous avons désormais 3 titulaires et 2 suppléants pour assurer nos revendications auprès de la CCAS.

La liste commune CFE/CGC et UNSA a elle-aussi, de par son résultat électoral, obtenu le deuxième siège pour les agents retraités. Merci de votre participation et de vos votes.

	Administrateurs titulaires	Administrateurs suppléants
C.F.E-CGC	3	2
CGT	6	5
UNSA-RATP	4	3
SUD	4	3
FO	1	1
Retraîtée élue CGT	1	
Retraité élu LISTE COMMUNE (UNSA, CFE-CGC)	1	
Total	20	14

Extrait de la déclaration de la liste commune CFE/CGC et UNSA pour les retraités

...Madame la présidente, mesdames, messieurs les administrateurs, madame la directrice, mesdames les représentantes de la Caisse...

C'est donc en 2004 que la Caisse a commencé à être gérée par un Conseil d'administration intégrant actifs et retraités. Nous verrons comment nous allons, tous ensemble, aborder les changements inévitables pour que notre Caisse soit pérennisée.

En effet, à la suite du rapport de l'IGAS de 2013, la loi de financement de la sécurité sociale pour 2016 a modifié les règles avec la mise en place de la protection universelle maladie.

Il nous faudra aborder la modification du statut et du règlement intérieur avec sérieux mais aussi en pensant à l'épée de Damoclès suspendue au-dessus de nos têtes.

Nous vous demandons donc la création d'une commission au sein du Conseil pour aborder ces modifications avec constat partagé, en vous rappelant que, selon les textes en vigueur, seul le Conseil d'administration peut proposer et modifier les textes.

Nous allons aborder nos revendications :

- Eviter l'explosion de notre régime sera, nous en sommes sûrs, l'un des principaux objectifs de nos représentants. Il nous faut également conserver le lien historique des anciens salariés de la RATP avec leur Caisse de coordination aux assurances sociales qui semble maintenu pour l'instant avec l'accord sur la PSCE.
- Sur la question de la représentativité des retraités et sur les pouvoirs en séance au sein de ce Conseil. La direction de l'entreprise a refusé pendant quatre années d'avancer sur ces points pourtant non polémiques et faisant l'unanimité ou presque parmi les représentants des organisations syndicales. En refusant d'inscrire la modification du nombre de représentants des retraités au Conseil d'administration, la RATP tente de réduire au silence une des composantes de notre Caisse, alors que nous en représentons un tiers des ressortissants.
- Sur la reconnaissance de la notion juridique de notre Caisse, gage d'indépendance. À ce titre, nous réitérons notre demande de création d'une commission des marchés et d'une commission juridique.
- Sur les modifications des modalités de prise en charge des maladies rares et notamment les frais de transport dont nous attendons toujours un dossier complet depuis quatre ans,
- De maintenir l'accueil physique à la Caisse et de continuer à pouvoir consulter l'Espace Santé de la RATP et d'améliorer l'information entre la CCAS et la caisse de retraite (la CRP), notamment par une permanence commune comme cela se passe avec la mutuelle d'entreprise.
- De simplifier la demande des pièces justificatives obligatoires demandées par la Caisse,
- De mettre en place une aide au répit pour les aidants des personnes lourdement handicapées et ou malades,
- De permettre aux personnes en difficulté financière, médicale ou sociétale, par exemple pour un décès, de trouver une écoute.
- De mettre en place pour les retraités un fonds de solidarité pour les ressortissants en difficulté financière sous la tutelle de la commission des secours et alimenté par la non-consommation du budget réservé à l'aide aux personnes âgées que nous verse la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie(CNSA).
- D'améliorer la prévention concernant le diabète, les problèmes bucco-dentaires. Sur ce point particulier, en 2006, une prestation extra-légale de dépistage bucco-dentaire

pour les ressortissants de plus de 60 ans a été créée. Elle est prise en charge par le RO. Nous souhaitons une extension de ce dépistage au maximum tous les cinq ans à partir de 60 ans.

- De la création, dans le même principe que pour le dentaire, d'une prestation pour les problèmes ophtalmologiques, pour dépister notamment la dégénérescence maculaire liée à l'âge et pour dépister la dégénérescence auditive.
- Le Conseil d'administration, détient un poste d'administrateur au sein de l'AREPA (Association de résidences de personnes âgées, filiale, je le rappelle, de la Caisse des Dépôts). Depuis le début des années 2000 nous avons souhaité que ce siège soit octroyé à un administrateur retraité ou salarié. Nous demandons une nouvelle nomination et un point d'information sur le dossier AREPA.
- Nous vous demandons également qu'un bilan soit fait sur les places en maison de retraite souscrites et financées par la CCAS de la RATP avant les années 2000.

...

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 3 Février 2017

Déclaration CJM sur la création d'une nouvelle filiale et l'augmentation de capital de RATP I de 15 M€ pour des prises de participations directes et indirectes (start-ups et fonds de fonds)

La démarche de création de cette filiale me paraît positive.

La collaboration avec les startups pourra notamment permettre à la RATP d'identifier les ruptures technologiques, d'usage ou de business models pour prendre de l'avance sur ses concurrents et s'en différencier, mais aussi faire évoluer sa culture et ses structures en apportant de l'agilité, de la rapidité et de la remise en question.

La prise de participation financière directe ou indirecte semble être une solution pertinente pour capter les nouvelles idées susceptibles de surgir à tout moment sur le marché, à condition que des équipes internes au groupe RATP soient également dédiées à une veille innovante permettant de repérer les startups à fort potentiel et les nouvelles tendances qui pourraient se transformer en véritable révolution sur le secteur, et que l'innovation soit stimulée au sein des équipes internes du Groupe. A cet égard, il me semble que le Groupe RATP doit s'employer à valoriser davantage l'expérience en matière d'innovation que certains salariés peuvent acquérir à l'occasion de mobilités au sein de l'EPIC, dans les filiales voire dans les co-entreprises dont la RATP est ou a été partie prenante.

D'un point de vue financier, comme toute participation capitalistique, il existe un risque que la greffe ne prenne pas. Mais je crois que l'audace a également vocation à faire partie de la stratégie du groupe en matière d'innovation.

Je relève par ailleurs que les principaux critères d'investissements de la future filiale RATP Capital Innovation ont été précisés dans la fiche complémentaire remise au Conseil ainsi

que la répartition entre l'investissement direct et indirect. Le principe d'un reporting régulier au Conseil a également été acté en Commission.

En conclusion, mon vote sera positif concernant l'augmentation de capital de RATP I pour investir dans les jeunes entreprises innovantes, les nouveaux services et les nouvelles mobilités.

Déclaration CJM sur le projet de marché MF77 (ACC).

L'attributaire proposé est ACC.

ACC est une entreprise bien connue de la RATP puisqu'elle a déjà été titulaire de marchés de rénovation ferroviaire, le dernier portant sur la rénovation des MI79. L'expérience de la rénovation des MI79 par ACC a été difficile et a conduit la RATP à gérer de multiples réclamations d'ACC et à supporter des surcoûts très conséquents par rapport au dispositif contractuel initial.

ACC est une entreprise qui connaît des difficultés financières majeures, puisqu'elle fait l'objet depuis 2008 d'une procédure de sauvegarde et depuis janvier 2010 d'un plan de sauvegarde d'une durée de 10 ans, soit la durée maximale prévue par le Code de commerce. Ce plan de sauvegarde prendra fin en janvier 2020 alors que le futur marché serait très loin d'être terminé.

Force est de constater :

- que les résultats financiers d'ACC en 2015 sont négatifs et se sont probablement dégradés en 2016,
- que l'entreprise n'a aucune visibilité contractuelle au-delà de 2018-2019,
- et que les perspectives de redressement ne sont pas avérées.

En outre, ACC n'a pas mis en évidence la mise en œuvre d'un plan de restructuration significatif permettant d'envisager la poursuite de son activité dans des conditions économiques et sociales parfaitement assainies.

Par conséquent, la conclusion du marché MF77 avec la RATP pourrait avoir pour effet de placer ACC dans un état de dépendance économique vis-à-vis la RATP postérieurement à 2019-2020, ce qui serait porteur de risques juridique, mais surtout financier et médiatique.

Compte tenu de ces éléments et des contraintes fortes qui pèsent sur la RATP tant dans le cadre de l'exécution du contrat STIF que dans la perspective des futurs appels d'offres du

Grand Paris et sur le réseau historique, je considère que le niveau de risque financier, juridique et de planning qui résulterait de la contractualisation avec ACC n'est pas acceptable pour la RATP.

S'il est indéniable que la RATP doit avoir un rôle de soutien de la filière ferroviaire française, il nous semble que celui-ci doit être exercé de manière mesurée c'est-à-dire avec un niveau de risque connu et maîtrisable, compte tenu des défis majeurs qui s'impose à elle à horizon 2025 et qui seront d'ailleurs évoqués lors de notre prochain Conseil, à l'occasion de la présentation du plan stratégique du Groupe RATP.

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

Séance du 2 Février 2017

Infos du Président

Vente de la colonie « Les Moineaux » située sur la commune de Bons Monts de Lans (38)

Vente de la parcelle cadastrée AD n°3 d'une superficie de 1250m² située zone de la Jalinière à Bons Mont de Lans (38)

Parcellisation et vente d'une partie du terrain de foot, située sur la commune de Bons Monts de Lans (38)

Désignation de Monsieur Laurent Dominé CFE/CGC, élu titulaire au CDEP de DSC, pour la présidence de la commission financière

Points Marquants :

- Résultats des mois 2016 comparés à ceux de 2015 :
 - trafic : + 0,6 % pour novembre et + 0,3% pour décembre, soit un résultat cumulé de l'année qui se situe à + 0,7% par rapport à 2015.
Pour l'année 2016, le métro accuse une baisse de trafic de 1% alors que le tramway enregistre une progression de 7,2%, le RER une hausse de 0,8% et les BUS une augmentation de 1,7%. Notons que cette dernière hausse est pour partie réalisée sur les réseaux Bus Banlieue et Noctilien ;
 - recettes : + 7,11% pour novembre et + 4.11% pour décembre mais un résultat cumulé de l'année inférieur à 2015.

- Projet d'ouverture d'une conciergerie à LYBY au rez de voirie du bâtiment B ;
- Expérimentations à BUS de navettes autonomes 6 places, en circulation sur le pont d'Austerlitz, empruntées déjà par 600 personnes. Elles vont également être expérimentées à Vincennes entre le château et le parc Floral ainsi que sur le site du CEA à Saclay.

SDRH 2016 - 2018

Intervenants pour la direction : Françoise Etcheverry et Magali Freire-Lopes

Les effectifs sont en hausse depuis 3 ans avec 45 315 salariés au 31/12/2015, soit + 1.3% par rapport à 2014. La répartition reste stable par secteur et par catégorie : les opérateurs représentent près de 75% de l'effectif, 41% des salariés exercent un métier de conduite.

Le taux de féminisation se maintient à 20,1% et est légèrement supérieur au taux de l'UTP qui est à 19%. Les métiers de la maintenance et de la conduite restent les moins féminisés.

Les femmes représentent 32,7% chez les cadres, 23,2 % pour la maîtrise et 17,9% chez les opérateurs.

L'âge moyen des agents recule de 2 mois entre 2014 et 2015 pour s'établir à 41 ans et 6 mois.

Déclaration CFE-CGC Groupe RATP

Le schéma directeur des ressources humaines 2016-2018 s'inscrit logiquement dans le cadre de « Défis 2025 ».

Il reprend comme fil conducteur les chantiers prioritaires qui visent à :

- positionner la RATP comme un groupe international aux meilleurs standards mondiaux ;
- développer la performance de l'ingénierie au service des clients internes et externes ;
- continuer à être à la pointe de l'innovation sociale en maintenant l'humain au cœur du développement du Groupe ;
- avoir une politique volontariste sur la place des femmes dans l'entreprise.

La CFE-CGC Groupe RATP attend notamment de la mise en œuvre des actions majeures du SDRH une réponse concrète à trois faiblesses importantes de la politique des ressources humaines de la RATP qu'elle a identifiées :

- les difficultés rencontrées par les encadrants en matière de mobilité ;

- le manque de perspectives d'évolution de carrière pour les encadrants ;
- l'insuffisance du nombre de femmes aux postes clés de l'entreprise.

Les encadrants sont trop souvent isolés dans leurs démarches de mobilité, que ce soit dans l'EPIC ou au sein du Groupe. Les outils qu'utilise l'entreprise ne donnent pas satisfaction et ne permettent pas aux recruteurs d'avoir connaissance des candidats à la mobilité qui pourraient correspondre aux fiches de poste, ni aux candidats d'avoir pleine connaissance des postes qui pourraient s'offrir à eux.

S'il existe déjà une notion de filière pour quelques métiers, il devient nécessaire de mettre en place de véritables parcours pour les différents types d'expertise dont le Groupe RATP a besoin.

Le danger est grand de perdre des cadres ou experts de valeur qui par lassitude ou manque d'information répondront à des offres de la concurrence.

Le nombre de femmes aux postes clés de l'entreprise demeure insuffisant. Ainsi, moins de 30% du personnel supérieur est féminin, là où on serait en droit d'attendre au moins 40%. Si la RATP a fait des efforts ces dernières années sur la promotion interne vers l'encadrement supérieur, cela n'a pas encore permis d'atteindre le minimum attendu.

Par ailleurs, le traitement des femmes dans l'entreprise est toujours critiquable. Ainsi, elles doivent encore trop souvent faire face à des propos ou des attitudes inappropriées de la part de collègues irrespectueux.

Enfin, les organisations du travail évoluent et les attentes des salariés changent. C'est pourquoi, la CFE-CGC Groupe RATP demande la généralisation du télétravail dans les meilleurs délais après avoir adapté ses modalités vers davantage de souplesse.

REX sur le RVB LA

Intervenant pour la direction : Olivier Duthuit, Vincent Le Bihan, Yan Guillaume et Dominique Bravo.

Ont été effectués le renouvellement de 5,2 km de voie et celui de 2 appareils de voie. Le chantier a profité du retour d'expérience de 2015, permettant ainsi une amélioration dans plusieurs actions : reprise du chantier par la MOE RATP, plus de capacité logistique, ventilation consolidée, humidification du ballast...

En revanche, les points majeurs négatifs sont :

- un accident sur le chantier dont les conséquences auraient pu être très graves, aussi une enquête inter départements a été diligentée et a permis d'établir un plan d'actions ;
- un incident caténaire après la reprise du service le 23 août qui a provoqué une interruption de service de 7h ;
- on a dénombré 7 accidents du travail chez les salariés de Colas Rail.

Déclaration CFE-CGC Groupe RATP

Les travaux du RVB LA de l'été 2016 se sont globalement bien déroulés, notamment grâce à la prise en compte du REX du chantier de 2015 en donnant la responsabilité de l'organisation aux équipes RATP. La CFE-CGC Groupe RATP salue particulièrement le professionnalisme des acteurs d'ING et de GDI.

En revanche, elle déplore l'accident de chantier et compte sur le REX 2016 pour que les procédures d'hygiène et de sécurité soient mieux consolidées à l'avenir.

De plus, lors de la reprise de service, un incident « caténaire » est survenu suite à une erreur de montage. Ce fait prouve que ce type de chantier nécessite une vigilance extrême en matière de sécurité, d'où l'importance de mettre en place systématiquement des vérifications des installations, voire des boucles de rattrapage.

Soulignons par ailleurs la qualité de l'accompagnement et de la prise en charge des voyageurs, d'une part, et de l'offre de transport de substitution, d'autre part, qui a contribué à diminuer efficacement l'impact négatif de l'interruption de service auprès de notre clientèle.

Notons que ce chantier de grande envergure va se poursuivre tous les étés jusqu'en 2021. La CFE-CGC Groupe RATP souhaite que l'expérience acquise et les analyses détaillées des incidents permettent que les travaux se réaliseront dans les meilleures conditions.

Déclaration CFE-CGC Groupe RATP

« Défis 2025 », qui prend la suite de « Vision 2020 », s'inscrit dans un environnement où la concurrence devient une réalité de plus en plus présente pour l'EPIC RATP.

En effet, au-delà de la mise en concurrence pour l'exploitation de nouvelles lignes de tramway et des lignes de métro du Grand Paris, l'ouverture à la concurrence de l'ensemble du réseau Bus se rapproche et se précise également sur de nouveaux terrains, notamment du fait des développements du « digital ».

Dans ce contexte, le Groupe RATP doit montrer son excellence dans sa capacité à innover mais aussi à se développer de façon raisonnée et durable. Pour ce faire, il doit progresser notamment dans la communication de ses performances auprès des autorités organisatrices.

La CFE-CGC Groupe RATP estime que l'objectif de croissance rentable du Groupe est ambitieux mais nécessaire à sa pérennité. Il faudrait cependant que le Groupe soit plus qu'une juxtaposition d'entreprises plus ou moins indépendantes et soit davantage lié par ses valeurs et par une véritable politique des ressources humaines encore balbutiante.

Les objectifs de satisfaction des voyageurs sont tout aussi essentiels et constituent un travail permanent. Le rôle des agents au contact de la clientèle doit être redéfini tant il est vrai que c'est la qualité de relation humaine qui fait la différence et qu'elle ne saurait être totalement remplacée par la technologie.

L'accompagnement des femmes et des hommes de l'entreprise, sa première richesse, prend un tour particulier avec l'incertitude liée à l'ouverture à la concurrence en Ile de France. La RATP devra tout mettre en œuvre pour protéger ses salariés d'une concurrence déloyale et contraire au progrès social, même si le manque d'argent public nécessaire au fonctionnement de services de transports urbains de voyageurs constitue une contrainte qui oblige à des efforts de productivité incessants.

Par ailleurs, l'accélération de la transformation digitale va avoir une incidence forte sur la relation avec les utilisateurs des différents modes de transports mais également sur les organisations du travail. La RATP devra savoir accompagner ces changements, afin qu'ils se fassent sans brutalité, en permettant à chacun d'en comprendre tout le sens.

La transformation digitale sera aussi nécessaire dans le cadre des relations sociales qui aujourd'hui semblent très en retard sur ce point.

Si la lutte contre la pollution engagée par de nombreuses métropoles est un facteur favorable aux transports en commun, la contribution du Groupe RATP à la ville durable doit s'entendre comme un tout, en participant à sa responsabilité sociétale sans se focaliser uniquement sur l'empreinte environnementale.

Bien entendu, la sécurité et la sûreté devront rester au plus haut niveau possible quel qu'en soient les moyens à leur consacrer.

Défis 2025 semble mesurer les multiples enjeux auxquels le Groupe RATP devra faire face au cours des prochaines années. La CFE-CGC Groupe RATP jouera pleinement son rôle de partenaire social avec l'ambition de permettre à l'entreprise et à ses salariés de négocier la transition qui se profile dans les meilleures conditions possibles.