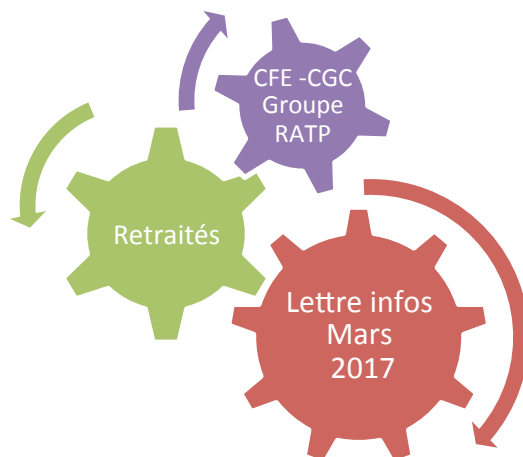




Mesdames, Messieurs, Chers Collègues,

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

- la RATP,
- le Conseil d'administration de la CCAS du 28 février 2017,
- le Conseil d'administration du 24 mars 2017,
- la séance du CRE du 22 février 2017.

Amicalement.

Jean-Marc GRISONI



QUELQUES INFOS DE LA RATP

➤ **Création du Pôle relations internationales et affaires européennes au sein de SDG à compter du 2/01/2017**

Placé sous la responsabilité hiérarchique du Directeur de Cabinet de la PDG, le pôle a pour objectif de promouvoir la stratégie et le développement à l'international du Groupe RATP, par une action renforcée sur le plan des relations institutionnelles, au niveau national, européen et international.

➤ **Elections à la CRP :**

L'arrêté de nomination des administrateurs au CA de la CRP a été pris le 10/01/2017.

Pour la CFE-CGC : Catherine LE CORRE : commission juridique (suppléant), Jean-Marc GRISONI : commission marché (titulaire), Annick NARDELLI : commission financière (suppléant)

➤ **Elections des administrateurs retraités au CA de la CCCAS**

1 élu CGT (Mme Geneviève NOEL) et 1 élu liste commune UNSA/CFE-CGC (Bernard COUDERT)

Christian BRIDOUX a été réélu Président de la commission action sociale et prévention.

➤ **Ordre du jour de l'AG 2017**

Jean-Paul DOLZANI, psychologue à l'IAPR a accepté d'intervenir lors de l'AG pour présenter l'IAPR

➤ **Optile et la mise en concurrence**

OPTILE en quelques mots

Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France, OPTILE est une association régie par la loi 1901. OPTILE est mandatée par ses membres pour suivre l'ensemble des questions collectives et communautaires avec l'ensemble des acteurs du transport public.

OPTILE rassemble l'ensemble des entreprises privées de transport de voyageurs en Ile-de-France, qui desservent 90% des communes d'Ile-de-France, soit plus de 6 millions de Franciliens. OPTILE compte parmi ses adhérents des entreprises familiales, historiquement implantées en Ile-de-France, et de grands groupes de dimension internationale comme Transdev, Keolis ou RATP Dev. OPTILE représente ses membres dans les négociations avec le STIF sur toutes les évolutions collectives des contrats STIF-Entreprises.

Mise en concurrence des bus franciliens

Jusqu'au 31/12/2016, le STIF s'appuyait sur le réseau Optile pour les bus de moyenne et grande couronne pour gérer près de 1200 lignes. Il négociait de gré à gré avec ces entreprises tout en cherchant petit à petit à se rapprocher d'un système de délégation de service public.

L'Etat lui a demandé d'y mettre fin et de rentrer dans le droit commun au 1/01/2017. Les opérateurs ont manifesté leur opposition. Cependant, un accord a été trouvé avec le Préfet. Cet accord prévoit que de nouveaux contrats pourront être signés pour 4 ans et que le marché sera ensuite ouvert.

Un an pour négocier 140 « contrats de type 3 » pour la période 2017-2020 qui représentent 700 millions d'euros et lient le STIF avec les opérateurs de bus franciliens du groupement Optile. La décision de signer ces contrats a été prise lors d'un Conseil d'administration extraordinaire du STIF le 26/01/2017.

Un vote qui ouvre aussi la voie à une ouverture à la concurrence plus rapide (dès 2020 contre 2024 pour les bus RATP).

➤ **Nominations /Mobilités**

Ces noms vous rappelleront peut-être quelques souvenirs :

- A compter du 16/01/2017, Pascale VALETTE rejoint le département MTS.
- A compter du 16/01/2017, l'unité RDS de GIS sera placée sous la responsabilité d'Isabel LECRIQUE. Christine MERCKAERT assurera l'intérim de l'unité PAP.
- A compter du 16/01/2017, Anne REBARDY est nommée responsable de l'unité Relation de Service.
- A compter du 2/01/2017, Steven HAYGARTH est nommé Délégué du Chef du Pôle Relations Internationales et Affaires européennes aux Services de la Direction Générale.
- A compter du 2/01/2017, Nicolas BLAIN est nommé Chef du Pôle Relations Internationales et Affaires Européennes à SDG
- A compter du 2/01/2017, Aymeric LANG est nommé Chef de Cabinet de la PDG
- A compter du 22/01/2017, Didier TOURNADRE, Délégué du Directeur, assure l'intérim de la fonction de Directeur du département SIT.

- A compter du 1/02/2017, Nicolas DERRIEN est nommé chargé de mission auprès du DGA Projets, Ingénierie et Investissements.
- A compter du 8/02/2017, Guillemette KARPELES assurera l'intérim de la fonction de Directeur du département VAL pour le pôle Immobilier et Services et Jean-Yves CLOITRE assurera l'intérim de la fonction de Directeur du département VAL pour les pôles Achats, Logistique et Systèmes d'Information.
- Laurence COCHET, Animateur de gestion à CGF, est chargée à compter du 18/01/2017 de représenter la PDG au CA de la CCAS et à ce titre, d'en assurer la présidence.
- A compter du 1/02/2017, Florence LAIZIER est mise en disponibilité spéciale auprès de RATP Dev
- A compter du 1/02, Lionel CROUZIER est nommé Directeur de ligne 10 et Guillaume BOUGEARD est nommé Directeur de la ligne 1
- Isabel LECRIQUE est désignée Présidente du Conseil de discipline.

➤ **Expérimentation de la navette autonome sur le Pont Charles de Gaulle**

Depuis le 24 janvier, de 14h à 20h, la RATP, en partenariat avec le STIF et la Ville de Paris, offre la possibilité de traverser le Pont Charles de Gaulle, entre Gare de Lyon et Gare d'Austerlitz, en navette autonome.

Cette expérimentation, lancée en présence d'Elisabeth Borne et des représentants du Stif, de la Région Ile-de-France et de la Ville de Paris, offre aux voyageurs la possibilité de monter à bord et de vivre l'expérience de la navette autonome EZ10, mise au point par la Start-up EasyMile.

Véhicule électrique autonome et accessible aux personnes à mobilité réduite, il est conçu pour des itinéraires courts et prédéfinis. Cette navette propose 6 places aux voyageurs et circule 7 jours sur 7, de 14h à 20h, avec un agent présent à bord. Au cours de l'année 2017, d'autres expérimentations vont être lancées : la RATP travaille, avec le STIF et la Ville de Paris, à une expérimentation entre le Château de Vincennes et le Parc floral du bois de Vincennes. Le groupe RATP prévoit également une desserte interne du site du CEA sur le plateau de Saclay.

➤ **La modernisation ligne 6 franchit un nouveau cap**

Le 16 décembre 2016, le dossier d'avant-projet de la modernisation de la ligne 6 a été présenté en comité d'engagement, où sa validation a été accompagnée des félicitations de Christian Galivel, Directeur Général Adjoint projets ingénierie et investissements.

Les objectifs de cette modernisation sont notamment d'offrir d'ici 2021 un nouveau train aux voyageurs et en 2024 de livrer à l'exploitant et aux mainteneurs une ligne modernisée.

CCAS - AUDIENCE SUR LES COÛTS DE GESTION DE LA CCAS

La direction de la CCAS a convoqué les organisations syndicales pour des audiences sur les coûts de gestion de la CCAS.

La direction de l'entreprise a inscrit, dans les objectifs de la CCAS, une recherche et des propositions de baisse des coûts de gestion de la CCAS.

Notre syndicat a été reçu le 27 février en audience.

Le débat a porté sur la comparaison des coûts de gestion de la CCAS qui est de 141€/adhérent par rapport à d'autres caisses dont le coût avoisine les 96€/adhérent. Se basant sur le rapport et les préconisations de l'IGAS, la direction de la CCAS a présenté les éléments de contexte des coûts de gestion.

Nous avons rappelé :

- L'attachement des actifs et des retraités à la CCAS ainsi que notre opposition à une dégradation des services et de l'action sociale.
- Le fait que les contrôles à domicile des actifs, effectués par une société privée, soient budgétairement imputés à la CCAS alors qu'ils sont du ressort de l'employeur. Les retraités et les ayants droits les financent eux aussi.
- Le fait que la RATP considère que la CCAS soit une unité de GIS et qu'il nous semble anormal que celle-ci lui compte en charge la location des locaux lui appartenant.
- Notre attachement au statut et au règlement intérieur de la CCAS qui est la base de notre protection sociale.

La prochaine audience aura lieu fin mars et je vous tiendrai informé des suites de ce dossier.



Les modalités de gestion du risque maladie de la CCAS de la RATP, constats suite aux rapports publics

Éléments de diagnostic sur les coûts de gestion du risque maladie de la CCAS

Audiences février 2017



Département gestion et innovation sociales

1 : Les données macroéconomiques de l'assurance maladie en France

3

- **L'assurance maladie en France est assurée par 86 opérateurs d'assurance maladie obligatoire (AMO), pour 68,7 millions de bénéficiaires, dont :**
 - CNAMTS et délégataires : 59 millions d'assurés,
 - Régime Social des Indépendants : 4,07 millions d'assurés,
 - Mutualité Sociale Agricole : 3,3 millions d'affiliés,
 - Régimes spéciaux (11 régimes spéciaux) : (UNRS) 2,2 millions d'assurés
 - CPR SNCF : 509 000 assurés
 - Caisse des militaires : 845 000 assurés
 - Caisse des Mines (CANSSM) : 144 000 affiliés
 - Caisse des Clercs et employés de Notaire (CRP CEN) : 162 000 ressortissants
 - La CCAS de la RATP : 107 000 ressortissants

Petits régimes spéciaux :

 - CAVIMAC (maladie) : 40 000 affiliés
 - FSSAN (Assemblée Nationale) : 6 346 affiliés (obligatoire et complémentaire)
 - Port Autonome de Bordeaux (CPPAB) : 700 affiliés (régime obligatoire), 1500 (régime complémentaire).
- **Au niveau national, le montant total des prestations sociales versées au titre de la Maladie : 240 Milliards d'Euros (12% du PIB) (dépenses de soin CSBM* et prestations en espèces),**
 - Pour la CCAS de la RATP : 346 M€ (comprenant 266M€ part RO + 15M€ part Rég. Spécial + 65M€ de maintien du salaire)
- **Les dépenses moyennes de santé au niveau national s'élèvent à 2900€ par assurés fin 2014 (source DRESS).**
 - Pour les assurés du régime spécial de maladie de la RATP, les dépenses moyennes par affilié s'élèvent à 2514€ (données 2015).

1: Les Conventions d'Objectifs et de Gestion signées par les régimes spéciaux

5

Tableau 1 : Régimes spéciaux en matière d'assurance maladie

Régime	Organisme	Sigle	Risques couverts	COG
Régime des militaires	Caisse Nationale Militaire de Sécurité Sociale	CNMSS	Maladie AT-MP	2011 2014
Régime de la SNCF	Caisse de prévoyance et de retraite de la SNCF	CPRPSNCF	Maladie AT-MP Vieillesse	2010 2013
Régime des Clercs et Employés de Notaires	Caisse de retraite et de Prévoyance des Clercs et Employés de Notaires	CRPCEN	Maladie Vieillesse	2012 2015
Régime de la RATP	Unité Protection et Prestations Sociales de la RATP	PEPS RATP	Maladie AT/MP	
Régime des Marins	Etablissement National des Invalides de la Marine	ENIM	Maladie AT/MP Vieillesse	2012 2015
Régime des Industries Electriques et Gazières	Caisse d'Assurance Maladie des Industries Electriques et Gazières	CAMIEG	Maladie	2012 2015
Régime des Cultes	Caisse d'Assurance Vieilles et Maladie des cultes	CAVIMAC	Maladie Vieillesse	20092012
Régime du Sénat	Caisse Autonome de Sécurité Sociale du Sénat	CASS Sénat	Maladie Vieillesse	
Régime des Mines	Caisse Autonome Nationale de la Sécurité Sociale dans les Mines	CANSSM	Maladie AT/MP	2012 2013
Régime de l'Assemblée Nationale	Fonds de sécurité sociale de l'Assemblée Nationale	FSS Assemblée Nationale	Maladie	
Régime du Port autonome de Bordeaux	Caisse de prévoyance du Personnel Titulaire du Port autonome de Bordeaux		Maladie	

Source : Mission IGAS/IGF.

- Sur les 11 régimes spéciaux, le régime du Sénat, de l'Assemblée Nationale, la CCAS de la RATP et le Port autonome de Bordeaux ne disposent pas de Convention d'Objectifs et de Gestion.

2 : Fondements et compétences de la CCAS de la RATP

11

- La CCAS est chargée de la gestion des risques maladie, maternité, invalidité, décès, accidents du travail et maladie professionnelle pour les ressortissants du régime spécial. Ce régime spécial prend sa source dès le milieu du 19^{ème} siècle, avec la mise à disposition, pour le personnel, de services médicaux et pharmaceutiques gratuits (Compagnie Générale des Omnibus et Compagnie du Métro Parisien).

- **Organisation (organisation actuelle consacrée par Décret n° 2004-174 du 23 février 2004)**
 - A la fois service interne de l'entreprise et **organisme de sécurité sociale** de droit privé, la CCAS, **dépourvue de personnalité morale**, est dotée de ses propres statuts, d'un règlement intérieur et d'un Conseil d'Administration paritaire.
 - La CCAS est donc une unité du département GIS composée de **140 agents RATP**.
 - Le Président du Conseil d'Administration, le Directeur de la CCAS et le responsable de la comptabilité sont nommés par le PDG de la RATP et approuvés par les ministères de tutelle.

- **Principes Financiers**
 - La CCAS tient une **comptabilité distincte** prenant en compte les spécificités d'un organisme de sécurité sociale. Les budgets et les résultats de la CCAS **sont intégrés aux comptes de l'EPIC**.
 - La contribution financière de la RATP permet d'assurer l'équilibre financier des risques maladie et AT/MP (appelée contribution transporteur).

- **Deux principes énoncés dans le décret de 2004-174 du 23 février 2004 :**
 - Les budgets et résultats des risques maladie, accidents du travail et maladies professionnelles sont intégrés aux comptes de la Régie autonome des transports parisiens afin de ne pas porter atteinte aux principes d'unité et d'universalité de ces comptes
 - La couverture des risques ou charges de la Caisse de coordination aux assurances sociales, y compris les frais de fonctionnement, est assurée notamment par une contribution de la Régie autonome des transports parisiens. Cette contribution doit permettre d'assurer l'équilibre des risques maladie, accidents du travail et maladies professionnelles, compte tenu de l'ensemble des autres ressources dont bénéficie la CCAS.

3 : L'évolution du financement de la CCAS à travers la LFSS de 2016 (PUMA)

15

- La mise en place de la Protection Universelle Maladie :
 - Vise une refonte de l'architecture du financement du risque maladie
 - Achève l'intégration financière de l'ensemble des régimes d'assurance maladie

Pour la RATP, la mesure a consisté à substituer au mécanisme de « compensation bilatérale » une « dotation d'équilibre » de la CNAMTS.

- Afin de répondre au besoin du nouveau mécanisme de financement la CCAS distingue, depuis le budget de 2016, les charges et produits :
 - Qui relèvent du régime de droit commun : PUMA
 - Qui relèvent du régime spécial : hors PUMA

3 : L'évolution du financement de la CCAS à travers la LFSS de 2016 (PUMA)

16

■ Modalités financières jusqu'au 31 décembre 2015 :

⇒ la RATP versait trois cotisations (mécanisme financier complexe et peu lisible),

⇒ La RATP versait les cotisations suivantes :

- 10,10% au titre de la cotisation maladie,
- 1,5% au titre de la cotisation additionnelle liée aux « carrières courtes »,
- 5,8% de complément de cotisation CNAM versé au titre de la CSG (ancienne cotisation ouvrière).

⇒ En contrepartie, la RATP recevait :

- Le remboursement de la CSG par l'ACCOS (mécanisme favorable à la RATP),
- Une dotation nommée « compensation bilatérale » comprenant le remboursement à l'euro des prestations versées aux actifs et retraités,
- Une prise en charge d'une partie des frais de gestion.

■ Depuis le 1^{er} janvier 2016 : Normalisation du financement du risque maladie

⇒ LA RATP est assujettie à une cotisation libératoire pour les frais de santé (fixée à 10,3% pour 2017)

- Surcoût pour le régime spécial RATP. Le taux de cette cotisation transitoirement fixé pour 2017 à 10,3%, évoluera progressivement pour atteindre le taux de droit commun, de 11,10%

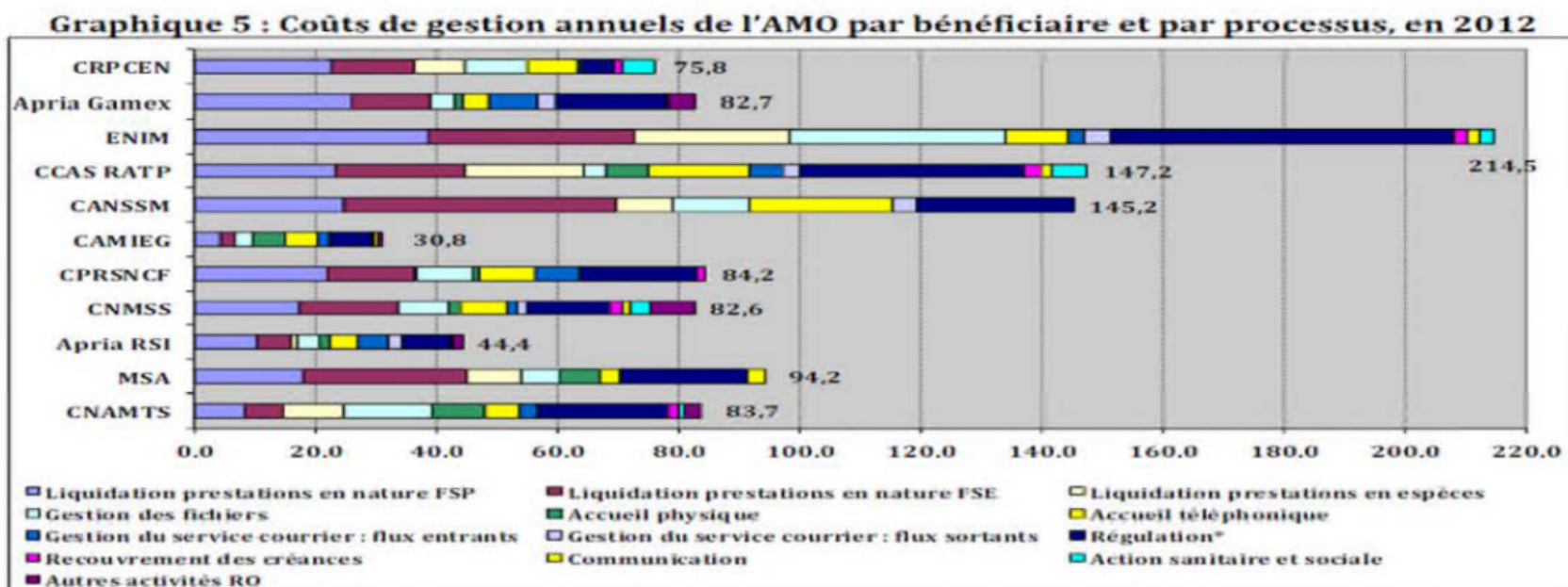
⇒ En contrepartie, la RATP reçoit :

- La CSG activité versée,
- Le remboursement à l'euro des prestations légales versées par la CCAS,
- Une prise en charge des frais de gestion à hauteur équivalente pour l'exercice 2016 et 2017 qui sera revue à la baisse pour les années suivantes.

5 : Une comparaison des coûts de gestion défavorable à la CCAS

28

- ❑ Deux rapports IGAS/IGF (septembre 2013) et rapport du Haut Conseil du Financement de la Protection Sociale (juillet 2015) soulignent :
 - Une charge de gestion importante pour l'entreprise. Le coût de gestion de la CCAS RATP est de 141€ en 2015 pour une moyenne nationale de 97€,
 - Le coût de gestion de la CCAS est comparé aux coûts des mutuelles délégataires de la fonction publique (46€) en raison du fait que les processus d'affiliation et de remboursement des indemnités journalières sont assurés par l'employeur (p.80)



Source : Questionnaires de la mission IGAS/IGF.

Nota bene : les informations portant sur la gestion du RSI par Apria n'incluent pas les dépenses du RSI et ne sont pas homogènes à celles des autres organismes. Les données de la CNAMTS portent sur l'année 2011.

* Le pôle régulation comprend notamment les activités de prévention et de gestion du risque, ainsi que les fonctions du contrôle médical et du contrôle interne.

5 : Une baisse constatée du taux et du montant de la réfaction

31

- Une partie de notre coût de fonctionnement du risque maladie est financée par les tutelles au titre d'organisme de sécurité sociale (anciennement appelée « réfaction » et renommée depuis début 2016 « dotation d'équilibre » suite à la mise en œuvre de PUMA), permettant de couvrir partiellement les frais de fonctionnement de la CCAS

MONTANTS SELON COMMISSION DE REFACTION							
En milliers d'euros							
MALADIE	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Coûts de fonctionnement total	13 906	15 534	15 947	15 381	14 079	15 073	15 100
Réfaction annuelle	12 372	12 327	12 020	11 677	12 025	11 401	10 968
Couverture	88,97%	79,35%	75,37%	75,92%	85,41%	75,64%	72,64%
Evolution contribution transporteur	1 534 €	3 207 €	3 927 €	3 704 €	2 054 €	3 672 €	4 132 €
Taux de réfaction accordé	4,40%	4,35%	4,21%	4,05%	4,16%	3,86%	3,68%

- ❑ Passage de la remise de gestion de 4,40% en 2009 à 3,68% en 2015 (- 1,40M€ sur le budget de fonctionnement du risque maladie),
- ❑ Cela représente une couverture de nos frais de fonctionnement passant de 89% en 2009 à 73% en 2015 (-16% sur les 7 dernières années), ce qui induit une hausse de la contribution transporteur qui pèse sur les comptes de l'entreprise et le coût à la VK,
- ❑ Une réflexion engagée par la Direction de la Sécurité Sociale pour améliorer l'efficacité de gestion des opérateurs d'AMO, avec une baisse de la contribution annoncée pour 2018 et les années suivantes.

5 : Les orientations préconisées par l'IGAS/IGF et confirmées par le Haut conseil du financement de la protection sociale

32

- Pour la CCAS de la RATP, l'IGAS/IGF préconise que « *le pilotage de cette caisse pourrait être confié à la CNAMTS au moyen, comme pour les mutuelles délégataires de la fonction publique, d'une convention pluriannuelle de gestion, sur la base du même mode de calcul en matière de remise de gestion* » (p.81)
 - Pour la RATP, cette recommandation induirait une forte hausse de la contribution transporteur (+6M€), puisque la remise de gestion serait portée à 46€ par ressortissants :

Soit : **107 098** (nombre d'affiliés CCAS RATP à fin 2015) x **46€** (remise de gestion de la CNAMTS par affiliés) = **4,92M€**.

 - Par comparaison, le montant de la réfaction perçue par la CCAS a été de **10,96M€** pour l'année 2015.
 - Soit: **10 968 000** (montant de la réfaction de 2015) / **107 098** (ressortissants CCAS) = **102€**
- Au-delà, l'IGAS/IGF considère « *qu'une cible structurelle de gestion avec deux opérateurs articulés respectivement autour de la CNAMTS et de la MSA serait mieux adaptée et plus pertinente* » (p.86). « *La reprise de la gestion de ces régimes spéciaux par les deux opérateurs du schéma recommandé par la mission (CNAMTS et MSA) générerait une économie potentielle de près de 152M€, soit une diminution de plus des 2/3 des coûts de gestion de ces régimes pour la partie maladie* » (p.92).

■ Les incidences pour la RATP-Transporteur et le coût à la VK :

- ❖ La mise en œuvre de la cotisation libératoire, transitoirement fixée à 10,3% pour atteindre le taux cible de 11,10%, correspond à un effort financier de 3,2M€ pour 2017, puis à 17,4M€ par année lorsque le taux sera atteint (+0,5% sur le coût à la VK soit environ 3 centimes d'euro),
- ❖ La baisse constatée du « taux de réfaction », entre l'exercice 2009 et 2015 allouée à la CCAS par la CNAMTS pour équilibrer les dépenses de fonctionnement, nécessite également un effort financier de 3,1M€ par an en moyenne.

■ Les incidences pour la RATP-Assureur :

- ❖ Les rapports publics de l'IGAS/IGF et du Haut conseil du financement de la protection sociale mettent en évidence la nécessité, à minima, d'élaborer des Conventions d'Objectifs et de Gestion avec l'ensemble des organismes de sécurité sociale afin d'augmenter l'efficacité de gestion. À terme, selon les conclusions des auteurs, l'assurance maladie serait organisée autour de deux opérateurs (CNAMTS et MSA).
- ❖ La comparaison du coût de fonctionnement de la CCAS concernant le risque maladie démontre:
 - 75% de notre coût de gestion relève des dépenses relatives aux frais de personnel, sachant que la structure d'emplois de la CCAS comporte essentiellement des agents d'encadrement (maîtrises et cadres),
 - Une problématique de seuil d'efficacité estimée à 700 000 ressortissants par organisme d'assurance maladie obligatoire ne permet pas à la CCAS de réaliser des rendements d'échelle,
 - La nécessité de faire évoluer l'organisation interne de la CCAS, afin de se conformer à la moyenne nationale du coût de gestion par ressortissants (96€).

Pour la RATP, l'enjeu à court terme est de maintenir la pérennité du régime spécial, tout en garantissant le niveau des prestations servies à nos assurés.

REEVALUATION DU FORFAIT DEPENDANCE EN ETABLISSEMENT D'HEBERGEMENT POUR PERSONNES AGEES DEPENDANTES

Extrait du PV de la séance

"...Cette prestation, qui a été mise en place en 2012, permet à nos ressortissants hébergés en maison de retraite pour personnes dépendantes de financer tout ou partie de leur dépendance en établissement, puisqu'il y a un forfait particulier.

En 2012, ce forfait avait été fixé à 150 € mensuellement, soit un ticket journalier de 5 €, et, dans cette mise en place, il avait été prévu une réévaluation lorsqu'une majorité de résidents auraient dépassé ce forfait 150 € mensuels.

Pour cette raison, ce forfait dépendance est réévalué aujourd'hui à 165 € par mois..."

"...Notre organisation syndicale est pour le maintien de cette prestation sans condition de ressources, sachant qu'on sait pertinemment que les EHPAD sont quelque chose d'excessif, et 165 €, par rapport au prix d'un EHPAD de l'ordre de 3 200 € en moyenne par mois, rares sont les retraités qui ont une pension de ce montant-là. C'est quelque part, peut-être, une goutte d'eau, mais en attendant, c'est déjà important de payer au moins le ticket modérateur..."

Vous trouverez ci-dessous les déclarations de notre administratrice Claire JEUNET-MANCY lors de la dernière séance du Conseil d'administration.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 24 MARS 2017

COMPTES EPIC 2016

Déclaration de Claire JEUNET MANCY

L'année 2016 est pour l'EPIC la 1^{ère} année d'exécution du contrat STIF 2016-2020 et de la normalisation fiscale.

Dans un contexte difficile tant d'un point de vue économique (inflation très faible et baisse des recettes directes) que d'un point de vue contractuel, l'EPIC a un résultat net inférieur au budget 2016 et à la maquette du contrat STIF, mais a réussi à dégager une CAF supérieure à la maquette du contrat STIF et au budget 2016.

L'EPIC a maîtrisé en 2016 l'évolution de ses charges de fonctionnement qui sont en-dessous du niveau budgété. La productivité physique a encore été une variable d'ajustement importante supérieure de 0,4 point à la maquette contractuelle STIF, comme toujours à la maintenance et bus, même si les fonctions supports et commerciaux ont notamment été concernés, dans une moindre mesure. Les salariés n'ont pas retrouvé cette productivité dans leur RMPP, la MSPA n'a que très faiblement augmenté : 0,1 % (+ 2 M€) pour 1,3 % budgété (+ 33 M€) et est inférieure à l'inflation constatée.

Le niveau de CAF atteint et les ressources ne permettent toutefois pas de couvrir l'intégralité du programme d'investissements annuel très élevé que l'EPIC a mené conformément à ses engagements contractuels. La dette s'accroît donc, ce qui était prévu, dans une proportion un peu supérieure à ce qui était prévu dans le contrat STIF. Un point d'inquiétude sur l'importance des créances des financeurs (Région, Etat, SGP en particulier) qui s'est encore légèrement

dégradée en 2016, ce que l'on ne peut que regretter fortement. On peut espérer que ces financeurs prendront leur responsabilité en 2017 en honorant leurs créances dans les meilleurs délais.

En synthèse, mon appréciation sur les comptes de l'EPIC est positive et je tiens à saluer le travail considérable réalisé par la direction financière de l'EPIC et l'ensemble de ses équipes pour organiser, conformément à la méthodologie déterminée par la DLF, le passage à l'IS de la RATP.

COMPTES ANNUELS CONSOLIDÉS 2016

Déclaration de Claire JEUNET-MANCY

Les chiffres concernant le Groupe ont été présentés et commentés. Mon intervention portera sur le cas spécifique de **RATP DEV** et je formulerai une demande concernant **SYSTRA**.

L'année 2016 a été difficile pour **RATP DEV**.

La filiale RATP DEV termine 2016 en perte nette de – **2,9 M€** pour un bénéfice net qui était budgété à **18,7 M€**.

Globalement, tous les indicateurs présentés dans ces comptes annuels 2016 se dégradent par rapport au réel 2015, sauf le FCF et l'endettement. La performance économique n'est pas conforme aux objectifs fixés et le RNPG est négatif. Pourtant, lors de l'examen des comptes semestriels 2016, l'objectif d'un RNPG de 5,7 M€ sur l'ensemble de l'année 2016 tel que prévu au budget n'avait pas été jugé hors de portée par RATP DEV (*p. 5 de l'avis de la mission de Contrôle économique et financier des transports*).

Face à des indicateurs en baisse et surtout à un RNPG négatif, se pose la question de savoir s'il existe un risque que la situation dégénère et si des mesures suffisantes pour maîtriser ce risque ont été prises.

Les principaux éléments d'explication concernant la dégradation des indicateurs financiers ont été présentés : perte du contrat de Manchester, les contentieux liés à l'AO Toscane, les effets conversion, les coûts de développement en forte hausse et le sightseeing.

Quelques observations concernant ces différents facteurs de dégradation.

Les **effets conversion** sont des éléments exogènes et conjoncturels sur lesquels RATP DEV n'a aucune prise dès lors qu'elle poursuit une activité internationale. Ils sont amplifiés par l'effet Brexit qui lui-même ne pouvait pas être raisonnablement anticipé. Nous pourrions

toutefois poser la question lors de l'examen du futur plan stratégique de la pertinence de la poursuite d'un développement important en Angleterre dans ce contexte économique et institutionnel nouveau.

La **perte du contrat de Manchester** est regrettable mais cela fait partie des aléas des appels d'offres que l'on ne peut pas tous remporter, le REX est important et devra également bénéficier à l'EPIC.

Les **contentieux** multiples liés à l'attribution du contrat **Toscane** ne sont pas choquants en eux-mêmes et je dirais même que c'est sain car cela témoigne de la vivacité de la concurrence. J'ai plus d'inquiétude sur la complétude des audits qui seront réalisés.

Les **coûts de développement** très élevés traduisent un cumul des AO internationaux très coûteux dans lesquels RATP DEV a choisi de se positionner. On peut se poser la question du caractère raisonnable d'un tel cumul de réponses aux AO, mais en tout état de cause, il est fondamental de suivre attentivement les résultats de ces AO et d'en tirer toutes les conclusions en terme de stratégie le moment venu.

L'activité sightseeing : les résultats financiers traduisent une contre-performance de cette activité qui était pourtant présentée comme une source de profitabilité majeure pour la filiale. Les résultats de chacun des 3 réseaux ne sont pas identiques :

- les revenus de l'Open Tour Paris sont en baisse mais restent à un niveau élevé (18,3 M€) avec un EBIT positif,
- le réseau de Londres (TOT a des revenus en baisse et subit également une baisse de l'EBIT qui devient négatif (-0,3 M€),
- l'Open Loop New York voit ses revenus remonter un peu mais l'EBIT et le FCF qui étaient négatifs continuent à se dégrader.

Lors de la présentation de l'activité Sightseeing faite en Commission, les facteurs liés aux attentats et à la mauvaise météo à Londres et Paris ont été mis en exergue. Ces facteurs ne jouent pas pour le réseau de New York et ne sont pas exclusifs sur les 2 autres réseaux, même si les événements récents à Londres risquent d'être un facteur important d'une baisse du tourisme en 2017 en Angleterre.

Des plans d'actions très généraux ont été présentés pour chacun des trois réseaux, mais face à une telle dégradation des résultats, le Conseil aurait dû, à mon sens, disposer d'un diagnostic approfondi concernant chacun des 3 réseaux **incluant la dimension concurrence**. En effet, pour apprécier la pertinence d'un plan d'actions vis-à-vis de la concurrence, encore faut-il connaître la politique tarifaire des concurrents, les services proposés, les

techniques de commercialisation, les innovations notamment, les domaines dans lesquels ces concurrents sont plus ou moins performants que RATP DEV. Par exemple, sur le réseau de Paris, je ne sais pas aujourd'hui si l'objectif de RATP DEV est de défier frontalement une concurrence low cost ou d'accroître sa valeur de performance via une qualité supérieure, et le cas échéant, dans quelle mesure et comment.

Aujourd'hui Madame la Présidente, je vous avoue que la stratégie de RATP ne me paraît pas explicite dans le domaine du sightseeing et je ne suis pas en mesure d'apprécier si les plans d'action généraux présentés pourront permettre d'arrêter la dégradation des indicateurs financiers et de retrouver le chemin de la croissance.

Ceci m'amène à émettre plusieurs souhaits :

- Il me semble qu'au niveau de notre Conseil, la **dimension « risque »** doit être davantage intégrée dans l'examen de la stratégie de RATP DEV pour chaque projet d'investissement, qu'il s'agisse d'une acquisition, de l'ouverture d'une nouvelle filiale, d'une réponse à un AO important, etc.
- Je souhaite que **l'élaboration du plan stratégique de RATP DEV** soit l'occasion de débattre de manière approfondie, notamment sur le choix des implantations géographiques,
- Je réitère mon souhait de disposer de **tableaux de bord financiers sur les 4 dernières années** pour une meilleure mise en perspective de l'évolution des résultats de la filiale.

Vous trouverez ci-dessous un résumé de la dernière séance du CRE que notre représentante Marie-Christine AMARD nous a communiqué.

Séance CRE du mercredi 22 février 2017

Infos du Président

Résultat du mois de janvier 2017 comparés à ceux de 2016 : trafic : + 3.5 % qui s'explique essentiellement par un effet calendaire avec une journée ouvrée en plus.

Rénovations des matériels :

- RER ligne B : budget prévu de 95 millions d'euros avec une mise en service pour 2019.
- Lignes 07 et 08 avec réaménagement des rames pour un montant de 82 M€.
- Achat de 12 locotracteurs électriques dans le cadre du développement durable. La livraison est prévue pour 2019, le montant de cet investissement s'élève à 65 M€.
- BUS : la ligne 341 vient d'être totalement équipée de bus électriques.

Innovation :

- Le Conseil d'administration a approuvé la création d'une filiale Start UP 100% RATP.
- RATP DEV remporte un marché en Seine et Marne concernant du transport à la demande.

Infos du secrétaire

- Les fréquentations des centres de vacances adultes et enfants enregistrent une hausse en ce début d'année. Les taux de remplissage sur les séjours montagne pour les vacances scolaires de février avoisinent les 100%.

Consultation sur le projet de Plan Stratégique « Défis 2025 »

Intervenant pour la direction : P. Martin

Suite aux déclarations, Monsieur Martin apporte des éléments de réponse en précisant ce qu'il entend par groupe intégré :

- 3 métiers : maintenance ; exploitation ; ingénierie
- Epic et filiales possèdent tous les différents modes de transports urbains.

Concernant la position du Stif, bien que celle-ci ne soit pas encore connue, l'hypothèse d'appel d'offres demandant des structures dédiées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence est plus que probable. En effet, le STIF affiche la volonté d'avoir une étanchéité financière.

Monsieur Martin rappelle qu'en « coût de production », nous ne sommes pas les meilleurs ni sur les standards mondiaux. Concernant le métro automatique la RATP est aujourd'hui le leader mondial, elle espère vivement obtenir le marché de Ryad pour être confortée dans sa première place et ainsi disposer d'encore plus de force pour se battre sur l'appel d'offres de la ligne 15.

Pour les projets d'ingénierie les AO attendent le respect des coûts, de la qualité et des délais. Actuellement, nous ne sommes pas bons sur les délais. Les retards sur le prolongement de la ligne 14 et pour la mise en service de la 3G/4G ont un impact négatif.

La direction annonce sa volonté de monter en compétence en terme de sécurité routière. Plusieurs axes permettront d'atteindre cet objectif notamment la prévention et la formation. 12 000 accidents par an. Une diminution des accidents permettrait d'apporter une meilleure sécurité pour les personnes mais aussi (et surtout) de baisser les coûts générés (maintenance, juridique, ...).

Point d'étape « Bus2025 »

Intervenant pour la direction : N. Cartier ; J-M Béteille ; M-C Dupuis

L'ensemble des OS présentes soulignent un projet ambitieux.

La direction rappelle que le plan Bus a été voté en 2014 au CA. Alors qu'aujourd'hui, toutes les parties prenantes veulent la transition énergétique, à l'époque, la RATP se trouvait un peu seule dans cette démarche.

Un point d'étape significatif est prévu pour fin 2017. En effet, les expérimentations menées permettront de faire des évaluations sur le coût complet d'une ligne de bus 100% électriques, de se faire sa propre opinion sur les technologies existantes, de mesurer les émissions de CO2, de particules, le bruit, etc.

Ainsi, toutes ces informations contribueront à savoir dimensionner l'appel d'offres prévu en fin d'année.