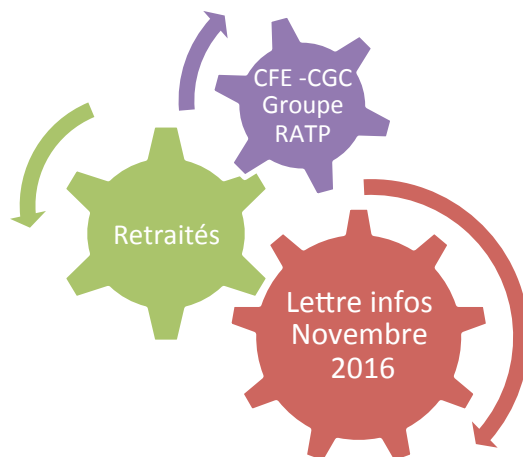




Groupe RATP

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



Mesdames, Messieurs, Chers Collègues,

Au sommaire de ce numéro :

- la RATP,
- le Conseil d'administration de la RATP du 25 novembre 2016,
- les séances du CRE des 19 et 20 octobre 2016.

Amicalement.

Jean-Marc GRISONI



QUELQUES INFOS DE LA RATP

Nominations /mobilités

Ces noms vous rappelleront peut-être quelques souvenirs :

- Mme Hélène LABORIE est nommée Directrice du Centre Bus de Défense OUEST.
- Mme Annie LE DASTUMER est nommée Directrice du Centre Bus de Flandre.
- A compter du 1er novembre 2016,
 - Olivier MAURICE, Responsable de l'unité Assurance et Responsabilité liée au transport du département Juridique, est nommé Délégué Général au Management des risques auprès de Jérôme HARNOIS, Directeur de Cabinet. Cette délégation voit son périmètre évoluer en rapprochant les fonctions risques et assurances.
- A compter du 1er décembre 2016 :
 - Éric DYEUVRE, actuel Directeur du Département Gestion des Infrastructures, sera nommé Chargé de Mission en charge des processus de gestion de crise auprès de la Présidente-directrice générale.
 - Olivier DUTHUIT, actuel Directeur du Département Maintenance des Équipements et Systèmes des Espaces, sera nommé Directeur du Département Gestion des Infrastructures, en remplacement d'Éric DYEUVRE.
 - Jean ROUZAUD, actuel Délégué du Directeur du Département BUS en charge du Tramway, sera nommé Directeur du Département Maintenance des Équipements et Systèmes des Espaces, en remplacement d'Olivier DUTHUIT.
 - Xavier LETY, actuel Délégué Général au Contrat STIF, sera nommé Directeur délégué du Département BUS en charge du pôle Tramway, en remplacement de Jean ROUZAUD.
 - Frédéric DUPOUY, actuel Délégué du Directeur du Département DIT, sera nommé Délégué Général au Contrat STIF en remplacement de Xavier LETY.

- A compter du 1er janvier 2017 :
 - Eléonore LACROIX, actuelle Secrétaire Générale de la Fondation Groupe RATP, sera nommée Déléguée du Directeur du Département DIT, en remplacement de Frédéric DUPOUY.
- A compter du 1er février 2017 :
 - Olivier SAIZ, actuel Directeur de l'Unité Équipements, Stations et Ouvrages d'art au sein du Département GDI, succédera à Michel HENRY, Directeur délégué opérationnel du Département GDI.

Actualités

- **Elections au conseil de surveillance de Tick'Epargne : les représentants CFE-CGC Groupe RATP Charlotte CWYK, Thierry DECONIHOUT, Paul du CHALARD et Laurent MONTIER postulent.**
- **Elections à la CRP : désigner 2 délégués de liste pour les actifs et 1 pour les retraités (lieu VDF)**
- **Elections des administrateurs retraités au CA de la CCCAS**
 - Date de dépôt des candidatures et profession de foi : 21/10/2016, sur la liste d'entente CFE/UNSA un candidat CFDT est venu se raccrocher à la liste avant le dépôt des listes.
 - Concernant le projet de réécriture du règlement intérieur et des statuts de la CCAS, une série d'audience est prévue, à cette occasion
- **Contribution de la RATP à la consultation organisée par le STIF sur le Grand Paris des Bus**
 - Une grande concertation des Franciliens sur la restructuration du réseau de bus parisien a été lancée du 05 octobre au 05 novembre 2016 à l'initiative du STIF et de la Région Ile-de-France. Cette concertation ouverte à tous les usagers avait pour but de recueillir leurs besoins, leurs attentes et leurs propositions. Ses enseignements vont nourrir la réflexion du STIF, de la Région Ile-de-France et de la RATP. Le projet de restructuration du réseau bus a comme principaux objectifs d'améliorer le maillage du territoire et accroître la lisibilité et la performance du réseau, à travers un programme d'aménagements de voirie et leur surveillance.
La RATP s'est fortement impliquée dans cette consultation. En effet, le mode bus est une priorité pour l'entreprise : qu'il soit outil de desserte fine des bassins de vie ou support de liaisons structurantes tels que les lignes express ou les Tzen, le bus a un rôle majeur à jouer

pour faire des projets du Grand Paris un projet global de mobilité de l'ensemble de la région.

- Voici 2 exemples de proposition du Groupe RATP pour le Grand Paris des bus :
 - Concernant les bus de nuit : création d'une rocade sur les boulevards des Maréchaux en faisant circuler les trams T3A et T3B de nuit les week-ends
 - Concernant les bus en grande couronne : renforcer l'offre en allongeant l'amplitude de service, les renforcements en pointe ou en creux, l'application d'une norme de 20 minutes d'intervalle en soirée jusqu'à la fin de service.
 - Pour rappel : le parc de la RATP est composé de 4600 bus. D'ici 2025, dans le cadre du Plan Bus2025 de l'entreprise, le parc sera constitué à 80% de bus électrique et 20% au biogaz.
- **Image de l'entreprise et communication interne : la RATP interroge ses salariés du 21 novembre au 5 décembre**
 - La RATP réalise son étude annuelle sur la perception de l'image de la RATP et la communication interne auprès d'un panel de salariés.
- **Mise en place de la direction de ligne unifiée du RER A**
 - Début octobre 2016, une direction unifiée de l'exploitation sur la ligne A (DLA) SNCF- RATP était créée, afin d'améliorer la performance de la ligne et d'offrir un meilleur service aux voyageurs. Depuis le 2 novembre, le personnel de la DLA s'est installé dans ses nouveaux locaux, près de la gare de Lyon. Elle doit notamment assurer une cohérence des messages adressés aux clients. et d'analyser finement les circulations et les incidents afin de proposer des stratégies communes d'amélioration de gestion des perturbations pour la ligneA
- **Ateliers de "formation immersive" au centre formation de Noisiel**
 - Le Campus de Noisiel présentera le 2 novembre, le 25 novembre et le 14 décembre, une nouvelle expérience digitale : la "formation immersive". Grâce à un casque de réalité virtuelle, vous serez immergés dans un RER et son environnement pour mettre en œuvre une procédure de dépannage très proche de la réalité.
- **Signature d'une convention pour le bien-être dans l'entreprise**
 - Le 24 septembre 2016, la RATP, le Comité Régie d'Entreprise (CRE RATP), la Mutuelle du Personnel du Groupe RATP (MPGR) et l'Union Sportive Métropolitaine des Transports (USMT) ont signé une

convention de partenariat visant à contribuer au développement du bien-être dans l'entreprise.

Cette convention illustre la volonté commune des différents partenaires de contribuer ensemble au bien-être des salariés dans l'entreprise et à leur équilibre.

- **Date de l'AG 2017**

Il est décidé de retenir le 28/03 pour l'AG.

- **Date et format des vœux**

Il est convenu, sous réserve de disponibilité de la salle, que les vœux se dérouleront le 13/01/2017 selon le même format que l'année 2016. Un mail d'invitation sera envoyé avec demande de réponse afin d'optimiser l'estimation des frais engagés.

- **Point sur le CRE, le CA RATP, la CRP**

- **CA :**

ODJ de la prochaine séance : budget 2017 de l'EPIC, budget 2017 de RATP DEV, restitution de la consultation « défis 2025 », programme d'investissements 2017, budget de la CCAS notamment.

- **CRE :**

Vente des HOUCHES prévue pour 1,4 M€,
vente de Montévrain estimée à 270K€,
vente de Bellème et Chamonix à l'étude,
la convention tripartite Etat/RATP/CRE concernera l'hébergement de 29 migrants de Calais, jusqu'à avril 2017 à St Georges de Didonne.

- **Comité d'entreprise européen :**

La CFE se joindra aux autres signataires pour la signature de cet accord qui doit être unanime. La mise en place est prévue pour mars 2017.

- **Elections à la CRP**

Scrutin le 13/12/2016

Actifs : Liste CFE-CGC, tête de liste Catherine LE CORRE (suppléante Annick NARDELLI),

Retraités : Liste commune CFE-CGC/UNSA, Tête de liste Jean-Marc GRISONI, suppléant Jean-Claude THOMAS de l'UNSA

- **Elections des administrateurs retraités aux CA de la CCCAS**

Scrutin le 17/01/2017

Liste commune CFE-CGC/UNSA pour les représentants retraités au CA de la CCAS, tête de liste UNSA. Pas de suppléants pour cette élection.

Date de dépôt des candidatures et profession de foi : entre le 20/10 et le 28/10/2016

M. JEAY, JM GRISONI et JC BAILLON sont d'accord pour être candidats aux élections de la CCAS.

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 25 novembre 2016

Budget exploitation EPIC 2017

Déclaration de Claire JEUNET MANCY

Le budget 2017 respecte les grands équilibres et la maquette du contrat STIF. Il prévoit même un résultat net et une CAF supérieurs à la maquette du contrat STIF et à l'estimé 2016.

Ce budget est toutefois sous tension et sera difficile à tenir notamment en raison :

- de la baisse des contributions du STIF résultant du rebasage en début de contrat et des avenants 1 et 3 au dit contrat,
- de la normalisation fiscale de l'EPIC,
- et de l'incertitude liée aux modalités d'actualisation du chiffre d'affaires qui est tributaire de l'évolution de l'inflation qui se situe actuellement à un niveau très bas.

La productivité physique portée par les salariés reste encore une variable d'ajustement importante dans ce budget 2017. Je suis consciente de la nécessité pour la RATP de poursuivre l'accroissement de sa compétitivité pour démontrer sa capacité à affronter la concurrence et à remporter des contrats avec les salariés de l'EPIC.

Le budget 2017 prévoit la suppression de 440 emplois principalement au sein du département BUS et des départements de maintenance. Pour le département BUS, la suppression de 240 emplois est prévue. Compte tenu de l'importance du nombre d'emplois dont la suppression est prévue en lien avec la réduction du temps de battement, il aurait été utile de disposer en amont de ce Conseil d'une part, du benchmark relatif au réseau bus et d'autre part, d'une analyse plus détaillée des modalités de mise en œuvre et de l'appréciation des risques en termes de conditions de travail des agents, de régulation du CRIV et de maintien du niveau de production sans dégradation pour pertes internes.

Les départements MRB et M2E feront l'objet de suppressions de postes (-51 personnes pour MRB et - 32 personnes pour M2E) qui ne seront pas compensées par des évolutions

de gestion créatrices d'emplois dans ces départements. Rappelons qu'un effort de productivité très important se concentre sur ces 2 départements depuis plusieurs années consécutives.

S'agissant du département MRB sont prévues la rationalisation de la formation et la poursuite de l'optimisation des organisations. Je suis favorable à la rationalisation de la formation. Toutefois force est de constater que les stages techniques ne sont pas suffisants actuellement pour appréhender l'arrivée du nouveau matériel roulant hybride et électrique.

Le département MRB a une formidable occasion de développer un savoir-faire différencié mais il est impératif à mon sens de lui donner les moyens en termes de formation et d'effectifs pour prendre le virage de la transition énergétique et technologique. Aujourd'hui, ce département subit une perte de compétences techniques et un turnover très importants qui sont en contradiction avec l'objectif stratégique de l'EPIC RATP de réussir le plan BUS 2025.

Au sein du département M2E, l'encadrement est désormais concerné par les mesures de productivité. J'attire votre attention sur les conséquences négatives résultant d'une réduction trop importante du management intermédiaire au sein d'un département que nous avons déjà eu l'occasion de constater au sein des départements BUS et MRB.

A mon sens, la recherche d'une optimisation des activités de maintenance et l'engagement d'actions visant à l'amélioration du présentisme et du temps de travail productif impliquent au contraire le maintien d'un encadrement de proximité suffisant.

En conclusion, je m'abstiendrai sur le vote du budget d'exploitation 2017 de l'EPIC.

RATP DEV – BUDGET 2017

Déclaration de Claire JEUNET MANCY

L'estimé 2 2016 de RATP DEV comporte de nombreux indicateurs financiers en retrait par rapport au budget 2016 et au réel 2015. Les régressions les plus notables concernent les revenus d'exploitation, l'EBIT, l'EBITDA, le résultat net et le RNPG. On note également une dégradation du BFR.

Toutefois, la comparaison de cet estimé 2 2016 au réel 2014, conduit à relativiser l'évolution défavorable de certains indicateurs :

- les revenus d'exploitation de l'E2 2016 restent supérieurs au réel 2014,
- l'EBIT de l'E2 2016 est très légèrement inférieur au réel 2014,
- l'EBITDA de l'E2 2016 est supérieur au réel 2014,
- la CAF de l'E2 2016 est supérieure au réel 2014.

Il est intéressant de se référer aux indicateurs de 2014 pour retracer l'évolution de la filiale et remettre en perspective les différents indicateurs financiers. En termes de méthode, je suggère que les dossiers remis au Conseil comportent désormais les différents postes financiers sur les 4 ou 5 dernières années pour les analyses puissent être faites de manière plus précise et mesurée.

Cette remise en perspective étant faite, on ne peut que constater que l'année 2016 n'a pas tenu toutes ses promesses pour RATP DEV et que les objectifs que celle-ci s'était fixés n'ont pas été pleinement atteints.

Des explications ont été fournies et en particulier, ont été mis en évidence :

- un effet conversion défavorable, - une activité déficitaire sur le Sightseeing,
- des coûts de développement élevés,
- la baisse de quelques activités et de la rentabilité de certains contrats.

A cela s'ajoute quelques aléas contentieux et résultats décevants en matière d'appel d'offres :

- RATP DEV qui avait jusqu'alors gagné tous les AO défensifs a perdu l'AO Metrolink qui représentait un enjeu stratégique important en Angleterre,
- Dans le cadre de l'appel d'offres Toscane, l'annulation de l'adjudication par le tribunal administratif régional fait peser de nombreuses incertitudes sur les suites de cet appel d'offres. Le contrat « Toscane » n'étant pas inclus dans le budget de RATP DEV, je ne me livrerai pas à de longs développements sur ce sujet, mais je soulignerai simplement que le moment venu, il conviendra d'étudier de manière approfondie et de manière la plus objective possible les audits finalisés avant que le Conseil ne valide la signature définitive de ce contrat. Cette analyse objective sera difficile compte tenu d'une part, de l'absence probable d'exhaustivité de ces audits et d'autre part, du montant très élevé des frais de développement et d'établissement déjà engagés pour ce dossier.

Ces événements mettent en exergue la complexité et la très forte incertitude économique et politique de l'environnement dans lequel évolue RATP DEV, y compris dans les pays occidentaux.

Pour retrouver le chemin de la performance économique, RATP DEV doit démontrer en 2017 son adaptabilité vis-à-vis de son environnement.

C'est une étape du développement de l'entreprise qui nécessite une attention particulière : l'entreprise peut rebondir grâce une revitalisation, la recherche d'une nouvelle dynamique. Celle-ci doit permettre d'enclencher une nouvelle phase de développement.

A cet égard, le budget de 2017 est présenté comme un budget de consolidation.

Ce budget qui prévoit le retour à un résultat bénéficiaire en 2017 comporte des mesures destinées à abaisser les coûts (gel des acquisitions et des créations de postes au siège en particulier, cession d'un actif non stratégique) et repose sur un net redressement des

performances du Sightseeing, une croissance des résultats existants notamment en Afrique et le gain de nouveaux appels d'offres.

Les objectifs budgétaires dans le domaine du Sightseeing paraissent très ambitieux. Il a été exposé en Commission que des mesures avaient été prises pour restaurer la performance opérationnelle et contrer la forte pression concurrentielle sur ce secteur. Il conviendra donc d'examiner avec attention dans les mois à venir les effets de ces mesures.

S'agissant par ailleurs des frais de développement, je constate qu'à l'image des révisions du budget 2016, ils restent à un niveau très élevé dans le budget 2017 : 17,3 M€. Ils traduisent la volonté de RATP DEV de se positionner dans des AO internationaux de grande envergure et la nécessité d'atteindre une taille critique vis-à-vis des grands opérateurs de transport mondiaux. L'ambition de RATP DEV et sa capacité à se pré-qualifier avec ses partenaires dans le cadre de ces AO internationaux méritent à mon sens d'être saluées. L'issue de ces grands AO qui se cumulent actuellement sera décisive pour RATP DEV et conduira à mon sens, à confirmer ou réviser le cas échéant la stratégie actuelle de positionnement prioritaire sur de grands AO internationaux générant des frais de développement très importants par rapport aux ressources financières de la filiale.

Je terminerai mes propos en soulignant que l'engagement de la démarche stratégique de RATP DEV mi-2017 me paraît pertinente à double titre : d'une part, en considération du stade de développement de la filiale et d'autre part, des évolutions récentes de l'environnement politique et économique.

Les défis qui se présentent pour RATP DEV en 2017 sont majeurs et il conviendra d'être très attentif aux prochaines évolutions afin d'être en mesure d'adapter la stratégie à moyen terme si cela s'avérait nécessaire.

Mon vote sera positif concernant le budget 2017 de RATP DEV.

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

Des mercredi 19 et jeudi 20 octobre 2016

Infos du Président

Résultats de août 2016 comparés à ceux d'août 2015 :

- trafic : identique
+1,1% sur les 8 premiers mois de 2016
- recettes : - 9,8%, fréquentation touristique en baisse.

Réseau de Surface :

- Piétonisation des voies sur berges : expérimentation votée au conseil municipal de Paris. La mairie souhaite avoir des infos de la RATP sur les incidences pour les 9 lignes de bus concernées, notamment sur les temps de parcours et une comparaison entre mars 2015 et mars 2016. Mise en place d'un « observatoire Berges de Seine » ;
- Refonte offre de Bus : depuis 2010, travail engagé entre le STIF, la mairie de Paris et la RATP qui conduit des travaux d'ingénierie d'offre. A ce stade, 38 lignes sur 70 seraient impactées. Redéployer les moyens du centre de Paris vers la périphérie ;
- En décembre 2016, vote au conseil du STIF pour définir l'offre du Grand Paris Bus ;
- Navette autonome en milieu urbain : 2 expérimentations prévues, l'une entre Gare de Lyon et Gare d'Austerlitz sur le pont dans le couloir de bus actuel et l'autre sur le plateau de Saclay, à l'intérieur du CEA.

RATP DEV :

- Acquisition de l'entreprise FINAND (Haut-de-France) : la stratégie consiste à développer l'activité dans une région où on est déjà implanté (Valenciennes, Boulogne sur mer, Laon). 130 salariés, 134 véhicules ;

- RATP DEV remporte l'offre de transport pour la ville de Vannes pour une durée de 7 ans. Ligne de Bus urbain et péri-urbain, 109 véhicules (dont 52 en sous-traitance).

Infos du secrétaire

Dans le cadre du démantèlement du camp de Calais, le CRE accueille des réfugiés à Saint Georges de Didone (Charente-Maritime) où environ 50 lits sont mis à disposition jusqu'au 5 mars 2017.

Présentation du Rex Attentats

Intervenant pour la direction : Jérôme Harnois

Des enseignements ont été tirés et ont permis de définir un plan d'actions.

En cas d'attentat, les mesures sont les suivantes :

- la chaîne d'alerte PG / CRIV plus rapide ;
- une cellule de coordination à Bus ;
- un dispositif d'informations pour les mainteneurs itinérants ;
- un représentant SEC au sein du PC BRF.

Des actions plus pérennes doivent également être mises en place :

- à SEC : une instruction de département sur les mesures à prendre, des fiches réflexes et une adaptation des moyens des agents GPSR (armes, étuis et gilets pare-balles, caméras-piéton, etc.).

La liste de ces différentes actions décidées à l'occasion du REX n'est pas exhaustive.

De plus, la RATP a demandé à être intégrée pour participer aux exercices de crise, ce qui permet de se former. Suite à cette demande, elle participera à un entraînement qui aura lieu au Louvre en décembre. Bien que non concernée directement par l'attentat, l'intérêt pour la RATP est d'identifier l'ensemble des impacts générés et de travailler sur les conduites à tenir pour assurer son rôle de service public.

Une délégation RATP s'est rendue à Bruxelles pour échanger avec ses homologues sur leurs expériences. Après les attentats du 22 mars 2016, la décision de fermer tout le réseau avait été prise. Il semblerait que plus l'ouverture est retardée, plus c'est difficile pour les salariés de l'organiser et de reprendre le travail. Pour autant, M Harnois n'exclut pas cette configuration pour notre réseau.

Concernant les « objets abandonnés », M Harnois précise que la RATP bataille depuis plusieurs années auprès des autorités pour améliorer ses procédures et ses moyens. Il semblerait que nous allons pouvoir expérimenter les chiens renifleurs, comme à la SNCF.

Information sur les résultats du contrat STIF

Intervenant pour la direction : Xavier Léty

Depuis le changement de majorité au STIF, les relations étaient tendues avec la RATP. L'avenant n°3 va permettre de sortir de ce temps de crispation. En effet, on semble revenir à un rythme normal des avenants au contrat.

Globalement, les résultats des indicateurs sont bons pour le 1^{er} semestre 2016 : on peut dire « qu'ils se tiennent ». Le forfait toutes zones aurait généré une hausse du trafic bus, 1,9% d'augmentation pour le RER et une baisse de 0,5% pour le métro où l'on constate une diminution des « voyageurs occasionnels ». La ligne A est fortement impactée par les colis suspects, doublement du nombre par rapport au 1^{er} semestre 2015, soit 82 colis déclarés « suspects » pour le 1^{er} semestre 2016. Les recettes directes sont en baisse de 6,6 % sur le 1^{er} semestre de l'année.

Présentation de l'accord de mise en œuvre d'expérimentations sur de nouveaux dispositifs d'aménagement et d'organisation du temps de travail contribuant à la qualité de vie au travail

Intervenants pour la direction : Dominique Bravo et Isabel Lecrique

Environ mille agents seraient éligibles pour le temps partiel bonifié de fin de carrière. A ce jour, une vingtaine de demandes sont remontées. Cela peut s'expliquer par le temps nécessaire d'appropriation du dispositif. La direction mène une réflexion afin de renforcer la communication.

Jean Agulhon répond favorablement à la demande de la CFE-CGC d'ouvrir plus vite le télétravail et de ne pas forcément attendre les 2 ans d'expérimentation. Il faut voir comment cela pourra se faire. Par ailleurs, il précise qu'il souhaite mettre en œuvre plusieurs expérimentations, méthode qui selon lui permet d'aller plus vite. Toutefois, en contrepartie, il demande le droit à l'erreur.

Présentation du PMT 2017-2020 RATP DEV

Intervenants pour la direction : François-Xavier Périn

Année après année, les PMT se construisent. RATP DEV était partie de rien et aujourd'hui elle a une stratégie claire, c'est-à-dire croître et être rentable. Pour cela, elle a défini 3 piliers stratégiques :

- stratégie pays : actuellement 80 filiales implantées dans 15 pays, volonté de renforcer sa présence en Afrique et aux Etats-Unis, nombre limité de nouveaux pays soigneusement choisis pour leur potentiel de développement et leur stabilité géopolitique. 8 pays sont plus particulièrement retenus (Portugal, Allemagne, Espagne, Thaïlande, Turquie, Pérou, etc.) ;
- stratégie métiers : exploitation et maintenance dans tous les modes de transport ;
- stratégie de portefeuille : maîtrise du rapport entre risque et rentabilité.

Concernant la Toscane, il s'agit de l'investissement le plus élevé que RATP DEV n'ait jamais réalisé : « Oui, il s'agit d'une aventure ». Le PMT de 2013 ne prévoyait pas le projet Toscane, mais à la vue de l'appel d'offre, RATP DEV mesure rapidement qu'il s'agit de quelque chose qu'elle sait faire, elle identifie ses chances de remporter le marché, puis demande au CA l'avis pour partir en Toscane.

François-Xavier Périn précise qu'il comprend l'inquiétude des OS par rapport à la dette. Cependant, il rappelle que le montant du capital injecté par l'EPIC dans RATP DEV depuis sa création, soit environ 15 ans, correspond à 3 mois d'investissement sur le réseau parisien.

La recapitalisation dans le marché de la Toscane s'élève à 70 millions € : c'est l'acquisition de la flotte d'autobus qui coûte cher. L'Autorité Organisatrice, c'est-à-dire la région, demande une rationalisation de l'offre (réorganiser les lignes, supprimer certains doublons, diminuer les Km). C'est elle qui définit le volume de l'offre et RATP DEV répond au cahier des charges. Le démarrage est prévu le 1er janvier 2017.

RATP DEV affiche en 2015 un taux de rentabilité de 2%, soit le meilleur taux en France, devant son concurrent Kéolis.