



DOSSIER DE PRESSE

02 octobre 2007

Pierre MONGIN

Président directeur Général de la RATP

Résultats semestriels
Bilan des 17 engagements
Perspectives

SERVICE DE PRESSE RATP
Tél : 01 58 78 37 37
servicepresse@ratp.fr
www.ratp.fr

SOMMAIRE

RESULTATS CONSOLIDES DU PREMIER SEMESTRE 2007

Des résultats favorables à l'investissement 3

ENGAGEMENT N°1

Conforter le dialogue social comme le moteur du changement 7

ENGAGEMENT N°2

Garantir l'égalité des chances dans l'entreprise..... 9

ENGAGEMENT N°3

Assurer la mobilité et créer des parcours professionnels.....11

ENGAGEMENT N°4

Promouvoir le « Métrophérique »..... 12

ENGAGEMENT N°5

Conquérir de nouveaux territoires de développement14

ENGAGEMENT N°6

Faire de la ligne 13 une priorité pour toute la RATP.....16

ENGAGEMENT N°7

Réussir la prolongation de service18

ENGAGEMENT N°8

Renforcer l'offre de métro en toute sécurité.....19

ENGAGEMENT N°9

Mieux protéger nos voyageurs et nos agents 19

ENGAGEMENT N°10

Réparer les escaliers mécaniques en moins de quatre heures.....19

ENGAGEMENT N°11

Améliorer le confort climatique.....19

ENGAGEMENT N°12

Rendre accessibles à tous les systèmes d'information19

ENGAGEMENT N°13

Accélérer la généralisation de la télébilléttique.....19

ENGAGEMENT N°14

Rendre nos réseaux accessibles 19

ENGAGEMENT N°15

Partager l'exigence de propreté.....19

ENGAGEMENT N°16

Inscrire toute innovation dans une stratégie de développement durable.....19

ENGAGEMENT N°17

Responsabiliser tous les agents sur l'amélioration du service.....19

Des résultats favorables à l'investissement

- Une croissance dynamique du trafic voyageurs sur le réseau RATP d'Ile-de-France (+3,4 %) en réponse aux renforts d'offre et aux investissements réalisés
- Un développement satisfaisant du chiffre d'affaires consolidé (+5,2 %)
- Des éléments externes favorables amplifiant l'effet des efforts internes de gestion, entraînant une amélioration sensible des principaux indicateurs du compte de résultat
- Une capacité d'autofinancement en nette hausse (+28,4 %), évolution satisfaisante au regard des besoins d'investissement de l'entreprise

Réuni le 28 septembre sous la Présidence de Pierre Mongin, le Conseil d'Administration de la RATP a approuvé les comptes sociaux et consolidés du premier semestre de l'exercice 2007. Il s'est félicité de la dynamique de l'activité, témoignant de la réactivité du trafic aux investissements réalisés et aux renforts d'offre, et du niveau élevé de Capacité d'Autofinancement dégagée sur la période, ressource essentielle pour les nouveaux investissements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service.

Des résultats qui, même s'ils sont amplifiés par des facteurs favorables non récurrents, illustrent le cercle vertueux de la croissance par l'investissement rendu possible par la mécanique du contrat STIF et sur lequel la RATP entend s'inscrire durablement.

Un premier semestre 2007 qui illustre le cercle vertueux de la croissance

1. **La réalisation des investissements ou renforts d'offres proposés par la RATP** et financés en partie par des concours publics, notamment du STIF, répondant aux besoins des voyageurs (extension des réseaux, augmentation de la capacité sur les lignes existantes, amélioration de la qualité de service) a **entraîné une hausse significative du trafic**,
2. **Cette hausse du trafic** - tout comme l'augmentation de la qualité de service mesurée grâce à des indicateurs/objectifs assortis de bonus dans le cadre du contrat STIF – a **généré pour la RATP une augmentation du chiffre d'affaires** (rémunération sur la base du trafic payant). **Elle bénéficie également au STIF, l'autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France** : la mécanique contractuelle fait que dans le cas d'un trafic payant très supérieur à l'hypothèse du contrat – *ce qui est le cas en 2007* -, le coût marginal du voyage est, pour le STIF, inférieur à la contribution voyageur,
3. Cette augmentation du chiffre d'affaires de la RATP conjuguée à une maîtrise des charges et au respect de l'engagement contractuel de productivité ont permis de dégager **des résultats en croissance** qui renforcent la capacité d'autofinancement. L'entreprise peut ainsi participer, sans nécessairement alourdir son endettement, au **financement de nouveaux investissements**. Des nouveaux investissements qui génèreront à leur tour une hausse du trafic...

Evolution des principaux indicateurs de performance du groupe RATP

En millions d'euros (M€)	30/06/06 Pro forma IFRS	30/06/07 IFRS	Variation
Chiffre d'affaires consolidé	1 896,7	1 995,1	+ 5,2 %
Résultat opérationnel courant	152,3	222,2	+ 46 %
Résultat des sociétés intégrées avant impôt	47,8	116,3	+143,4 %
Résultat net part du groupe	50,9	118,8	+ 133 %
Capacité d'autofinancement	286,4	367,6	+ 28,4 %
Investissements *	341,3	383,0	+12,2 %
Endettement net financier consolidé	4 161,5**	4 100,3	ns

* hors variation de BFR y afférant ** au 31/12, Pro forma IFRS

NB : pour la première fois cette année, les résultats consolidés de l'ensemble RATP sont présentés conformément aux normes IFRS¹, nouveaux standards comptables de consolidation. Pour assurer leur comparabilité avec les données au 30 juin 2007, les résultats au 30 juin 2006 ont fait l'objet d'une reconstitution pro-forma selon les mêmes règles.

Accélération de la croissance du trafic en Ile-de-France et nouvelle hausse du chiffre d'affaires

Au 1^{er} semestre 2007, sans variation de périmètre, la RATP a obtenu une augmentation de son chiffre d'affaires consolidé de **+ 5,2 % à 1 995,1 M€**. Celle-ci est d'autant plus satisfaisante qu'elle s'appuie sur une solide dynamique d'activité en Ile-de-France, cœur de l'activité du Groupe.

▶ Avec **1 515,7 millions de voyages** réalisés au cours des 6 premiers mois, le trafic enregistré sur le réseau RATP² progresse en effet fortement, à **+3,4 %** (contre +0,6 % au 1^{er} semestre 2006), et cela en dépit d'un effet calendaire défavorable³. Ceci démontre la réactivité des voyageurs aux renforts d'offres mis en place grâce aux financements du STIF⁴ et la pertinence des investissements réalisés, tant pour la qualité de service que pour l'extension du réseau.

▶ Compte tenu des différents mécanismes contractuels, la contribution de l'EPIC RATP au chiffre d'affaires consolidé du Groupe progresse au cours de la période de 5,1 % ; celle des filiales (4,9 % du chiffre d'affaires consolidé) augmente légèrement plus vite (+6 %), en particulier sous l'effet du développement toujours soutenu des activités Télécommunications.

Augmentation satisfaisante de la capacité d'autofinancement, cruciale pour financer des investissements importants

Sur les 6 premiers mois de l'exercice, la capacité d'autofinancement de l'ensemble consolidé RATP a évolué favorablement, s'établissant à **367,6 M€, en augmentation de 28,4 %**. La croissance de cet indicateur est un facteur essentiel du développement et de la qualité de service rendue aux voyageurs, puisqu'il conditionne la capacité de la RATP à financer les investissements requis en limitant le recours à son endettement.

¹ Parmi les principales modifications enregistrées : pour la RATP révision du chiffrage et de la prise en compte d'avantages postérieurs à l'emploi ou à long terme du personnel, modalités de prise en compte de certains instruments financiers, pour les filiales, disparition de l'amortissement des écarts d'acquisition et prise en compte des indemnités de départ à la retraite.

² Trafic statistique total yc Orlyval et STL

³ -0,3%, essentiellement dus à la position des vacances scolaires de Noël 2006

⁴ Le service offert a augmenté de 2,8% par rapport au 1^{er} semestre 2006 ; la dynamique la plus forte est celle du sous réseau de surface (+4,8%).

Rappelons que sur l'ensemble de l'exercice 2007, les investissements nets consolidés⁵ programmés avoisinent un milliard d'euros, dont 383 millions d'investissements réalisés au 1^{er} semestre. Ceux-ci ont concerné principalement l'amélioration du service aux voyageurs du réseau d'Ile-de-France, avec en particulier un effort accru pour :

- la modernisation du matériel roulant, et particulièrement celui du métro avec par exemple l'acquisition de MF 2000,
- l'amélioration de l'exploitation, et notamment la conduite du transport (ligne 1, ouragan...),
- la modernisation et le gros entretien, par exemple d'équipements industriels (atelier de Charonne), infrastructures (plateforme du T1) ou l'alimentation en énergie électrique du réseau.

Par ailleurs, afin de favoriser le développement de l'ensemble RATP, une augmentation de capital de 80M€ a été réalisée par RATP Développement au cours du 1^{er} semestre. Elle a été entièrement souscrite par la RATP, la participation de Transdev se trouvant ainsi ramenée à 4,6 %.

Elle a permis notamment de réaliser un investissement important au cours du premier semestre 2007, l'acquisition des Cars Giraux. Nouveau point d'appui en grande couronne parisienne, axe fort du développement de la RATP, ce groupe de 8 sociétés rassemble 800 salariés dont l'activité est consacrée pour l'essentiel aux services de transport de personnes réguliers et conventionnés. Elle apporte en particulier à la RATP une présence solide dans les agglomérations de Cergy-Pontoise et Mantes-la-Jolie.

Pour 2008, les investissements de l'ensemble consolidé sont estimés à plus de 1,2 milliard d'euros.

Une amélioration de la rentabilité amplifiée par des éléments « atypiques »

Cette évolution favorable de la capacité d'autofinancement a pu être obtenue grâce au niveau de rentabilité dégagé sur la période par les différentes activités. Au premier semestre 2007, **le résultat net part du groupe atteint 118,8 M€**, soit plus de deux fois le montant réalisé pour l'exercice précédent sur la même période. Pour une juste appréciation de cet indicateur, il convient toutefois de souligner que la RATP a bénéficié au cours de ce semestre d'une conjonction d'éléments favorables et atypiques, notamment externes, comme par exemple une quasi-stabilité du coût de l'énergie (+0,3 %) ou une décroissance de la charge fiscale (-10,8 %) sous l'effet d'un nouveau mode de plafonnement de la taxe professionnelle.

Amplifiant l'effet des efforts de productivité et de maîtrise des charges internes (ex : charges de personnel contenues à + 3,2 % en dépit du développement du service offert) ces éléments externes, conjugués à une stabilité, elle aussi ponctuelle, des amortissements et pertes de valeur, permettent une hausse sensible de tous les indicateurs de rentabilité, et notamment du résultat opérationnel courant (+45,9 % à 222,2 M€), nouvel indicateur opérationnel résultant de l'application des normes IFRS.

⁵ Hors variation de besoin de fonds de roulement y afférant

Toujours en terme de rentabilité, les éléments suivants méritent d'être observés :

- Chaque secteur d'activité (Transport, Ingénierie et Valorisation des espaces), contribue positivement au résultat net part du groupe au 30/06/2007,
- L'apport des filiales et participations⁶ progresse de 27 % et atteint globalement 7,5 M€, avec en particulier des performances de qualité dans l'ingénierie (dynamique de Systra et bonne tenue de Xelis, créée en avril 2006, qui devrait être à l'équilibre dès cette année).

Une évolution du bilan en partie liée aux nouvelles normes comptables

L'application des normes IFRS a emporté plusieurs modifications de traitement du bilan et l'intégration de nouveaux postes, relatifs à certains instruments financiers ou engagements vis-à-vis du personnel. L'impact global sur les capitaux propres s'élève à + 63 M€. Compte tenu du résultat du semestre, le montant des capitaux propres part du groupe a progressé depuis le 31/12/2006 de 182,7 M€, pour atteindre **1 899,1 M€**.

L'endettement net de l'ensemble RATP a enregistré une légère décroissance entre le 31/12/2006 et le 30/06/2007 (-60 M€), résultant en partie également des normes IFRS. Il s'élève à **4 100,3 M€**. Toutefois, le second semestre étant traditionnellement plus fort en terme d'investissements, leur financement nécessitera un recours à l'endettement, conformément aux prévisions.

Perspectives chiffrées 2007

Sur l'ensemble de l'exercice en cours, hors éléments exceptionnels, les résultats chiffrés de l'ensemble RATP devraient également bénéficier d'une évolution positive du trafic et, hors aléa, confirmer les tendances observées.

Par ailleurs, il convient de souligner que les résultats du premier semestre bénéficient toujours d'un important effet de saisonnalité : l'écart de chiffre d'affaires entre le 1^{er} et le second semestre, lié au creux d'activité constaté en juillet/août, est ainsi estimé à un demi mois d'activité et le résultat annuel s'inscrit traditionnellement à la RATP en deçà de celui du 1^{er} semestre.

⁶ hors Cars Giroux, groupe de sociétés acquises au cours du 1^{er} semestre et dont la consolidation n'interviendra qu'au 31/12/2007

Engagement n°1

Conforter le dialogue social comme le moteur du changement

La RATP s'engage à pratiquer le dialogue social comme moteur du changement et pour assurer la continuité du service. Ce dialogue devra se développer au niveau des départements et des unités et aboutir à des accords quand cela est possible.

Une politique contractuelle

D'octobre 2006 à octobre 2007, 26 accords collectifs (35 % au niveau de l'entreprise, 27 % en département et 38 % en unités) ont été signés dont 85 % avec un taux de représentativité majoritaire.

Quelques exemples d'accords :

- ✚ Le renforcement de l'offre de service les vendredis, samedis et veilles de fêtes,
- ✚ Pour améliorer la relation de service, l'évolution des métiers des gares du RER,
- ✚ Pour améliorer la qualité de service dans les espaces du métro,
- ✚ La modernisation des conditions de travail des machinistes receveurs,
- ✚ Pour les agents effectuant un service de nuit, un accord a été signé par cinq organisations syndicales confortant les compensations et les dispositions particulières liées notamment à la pénibilité,
- ✚ Augmentation annuelle de 1,5 % de la valeur du point jusqu'en 2009 pour assurer aux salariés une meilleure visibilité sur l'évolution du pouvoir d'achat,
- ✚ La participation du personnel aux résultats de l'entreprise sera valorisée par un accord d'intéressement majoritaire (50,6 %) couvrant la période 2007-2009.

La démarche participative pour la préparation du plan d'entreprise 2008/2012

Un accord validant le principe d'une élaboration concertée du plan d'entreprise a été signé le 23 janvier 2007 entre la direction et la CFDT, la CFE-CGC, la CGT (UGICT et GISO), la Fédération des syndicats indépendants, FO (exécution), SUD et l'UNSA, soit un taux de représentativité de 75 %. L'accord porte sur la méthode utilisée et prévoit une démarche participative permettant à l'ensemble des agents et des partenaires sociaux d'apporter leurs contributions.

Cette démarche, à laquelle a participé environ 15 % du personnel, a permis durant le premier semestre 2007 de trouver les points de consensus définissant les cinq axes structurant du futur plan.

La poursuite d'une dynamique de prévention des conflits

349 alarmes ont été déposées durant la période considérée, aboutissant dans 52 % des cas à un constat d'accord et dans 6 % des cas à un mouvement de grève.

Mis en place en 1996, le dispositif d'alarme sociale continue à être utilisé régulièrement par toutes les organisations syndicales sur des thèmes portant principalement sur l'organisation et les conditions de travail.

L'outil de prévention des conflits a fonctionné dans près de 95 % en cas de déclenchement et il démontre son rôle de régulateur social local.

La maîtrise de la conflictualité

D'octobre 2006 à octobre 2007, 338 préavis de grève ont été déposés, le taux de mobilisation des agents se situant à 0,25 jour de grève par agent. Deux organisations syndicales concentrent 88 % des préavis déposés sur la période considérée principalement au centre bus de Croix Nivert et à Métro sur le prolongement de service.

Aucune grève de la période considérée n'a nécessité la mise en place de l'engagement de service.

La contribution des instances représentatives à la conduite d'actions de changement

Tous les CDEP (Comités Départementaux Economiques et Professionnels) et le CRE (Comité Régie d'entreprise) ont délibéré dans les délais sur la mise en œuvre de Rhapsodie (Renouvellement des systèmes d'information de gestion des ressources humaines).

Engagement n°2

Garantir l'égalité des chances dans l'entreprise

La RATP s'engage à favoriser l'égalité des chances dans ses politiques de recrutement et de formation.

Favoriser l'égalité des chances dans ses politiques de recrutement et de formation est un des engagements forts de la RATP.

Depuis plusieurs années, l'entreprise valorise un recrutement représentatif de son environnement et privilégie le pluralisme des candidatures. Pour postuler aux métiers d'opérateurs, hormis pour les métiers qualifiés de la maintenance, aucun diplôme n'est exigé, permettant ainsi d'ouvrir largement la sélection des candidatures et de disposer d'un vivier plus diversifié.

- ✚ Depuis quelques semaines, les candidats postulent de manière anonyme sur www.ratp.fr. La RATP est la première entreprise publique à mettre en place le CV anonyme dans ses processus de recrutement,
- ✚ Un code de déontologie est désormais remis à l'ensemble des responsables des ressources humaines de l'entreprise afin de sensibiliser les chargés de recrutement,
- ✚ 70 personnes du département Gestion et Innovation Sociale ont suivi une information juridique sur la diversité et la lutte contre les discriminations depuis septembre 2006 ; 8 personnes chargées du recrutement ont suivi une formation externe sur les enjeux de la diversité et la lutte contre les discriminations,
- ✚ Les collaborateurs en charge du recrutement de l'entreprise ont été formés au cadre légal de la non discrimination et aux enjeux de la diversité dans le respect de la laïcité,
- ✚ La RATP poursuit sa politique de partenariat avec les collectivités territoriales et locales favorisant les actions de prévention et d'accès à l'emploi (45 personnes en accès à l'emploi dans le cadre d'une action initiée avec le conseil général de Seine-Saint-Denis),
- ✚ La politique de formation en alternance ne cesse de se développer : la RATP est ainsi partenaire des IUT de Cergy, de Poitiers, de Ville d'Avray, de Villetaneuse et de Lille,
- ✚ L'accord sur l'égalité hommes/femmes et l'accord en faveur des personnes en situation de handicap sont en cours de renouvellement.

Présentation du CV anonyme

Le CV anonyme témoigne d'un engagement clair : l'égalité des chances existe dès le premier entretien d'embauche. Le CV anonyme s'inscrit dans le cadre de la politique de diversité et de lutte contre les discriminations en matière d'emploi et en vertu du principe d'égalité des chances prônée par l'entreprise.

La RATP est la première entreprise publique à mettre en place le CV anonyme.

Fonctionnement du CV anonyme

La RATP fait le choix de masquer certaines informations présentes sur le dossier de candidature lors de la phase d'étude des candidatures au recrutement externe.

Pour cela, toute candidature qui arrive en ligne sur www.ratp.fr est rendue anonyme par un prestataire extérieur, c'est-à-dire que plusieurs rubriques du CV sont masquées à savoir :

Le nom, le prénom, la date de naissance, le genre, l'adresse, la civilité, la situation de famille, le nombre d'enfants à charge, la nationalité, le numéro de téléphone, l'adresse email, la date d'obtention des diplômes, les périodes d'expérience professionnelle (du mm/aaaa au mm/aaaa) qui sont remplacées par une durée (n mois et n années).

La gestion des candidatures grâce au CV anonyme concerne toutes les personnes candidates au recrutement externe (personnels d'encadrement et opérateurs).

La levée de l'anonymat intervient une fois que le département concerné par le recrutement a sélectionné les personnes à recevoir en entretien pour les candidatures de l'encadrement, et, une fois que la présélection du dossier a été effectuée pour informer les personnes de la décision (favorable ou défavorable) pour les candidats à des postes d'opérateurs.

Engagement n°3

Assurer la mobilité et créer des parcours professionnels

La RATP s'engage à décloisonner les carrières par la mobilité pour offrir de véritables parcours professionnels au sein de l'entreprise, non seulement aux agents de maîtrise, mais également à tous les opérateurs.

Cet engagement a pour objectif de décloisonner les carrières par la mobilité afin d'offrir de véritables parcours professionnels au sein de l'entreprise, pour les agents de maîtrise et les opérateurs.

Il s'agit de favoriser la mobilité et le parcours professionnel du personnel, en valorisant les compétences acquises et en permettant la qualification vers d'autres métiers.

- ✚ L'ouverture de la bourse de l'emploi à tous les opérateurs se fera avec la mise en œuvre de l'accord mobilité courant 2007,
- ✚ Un accord transversal sur la mobilité des opérateurs est en préparation : la première série d'audiences est terminée ; la deuxième a débuté en septembre,
- ✚ La rénovation par voie d'accord du dispositif de traitement de l'inaptitude en vue d'en réduire significativement la portée économique et sociale est en préparation (audience prévue pour l'automne, après la signature de l'accord mobilité),
- ✚ Le renouvellement de la plateforme de l'encadrement est initié : une réunion de négociation sur un avenant a eu lieu en juin 2007.

Indicateurs de suivi

Utilisation et nombre de mobilités réalisées via la Bourse de l'emploi sur le secteur de la maintenance, mi-2007 :

- 45 000 consultations,
 - 4 800 connexions opérateurs,
 - 1 600 connexions encadrement,
 - 115 annonces parues,
 - 60 annonces closes dont la quasi-totalité pourvue via la Bourse de l'emploi.
- La signature de l'accord mobilité en 2007 est prévue pour fin d'année 2007,
- La signature de l'accord sur l'inaptitude en 2007 est prévue à la suite de l'accord mobilité,
- En ce qui concerne la signature de la plateforme de l'encadrement en 2007, un avenant est en cours de négociation.

3 comités de pilotage pour favoriser la démarche participative ont été créés, réunissant des responsables de ressources humaines et des directeurs d'unités opérationnelles des différents départements : un pour les différents aspects de la mobilité, un pour l'inaptitude, et le troisième pour les propositions d'évolution de la plateforme de l'encadrement intégrant un volet sur les parcours professionnels.

Les comités de pilotage pour le renouvellement de la plateforme encadrement et la mobilité des opérateurs ont été créés. Ils apportent une contribution permanente à la préparation des accords.

Engagement n°4

Promouvoir le « Métrophérique »

La RATP s'engage à proposer à l'Etat et aux collectivités locales les infrastructures de demain adaptées à la région et à ses besoins, et en premier lieu le projet de « Rcade-métro » autour de Paris.

La RATP propose de donner le nom de code de « métrophérique » au projet de l'entreprise, laissant le soin aux élus de choisir en temps voulu le nom définitif.

La RATP s'engage à promouvoir ce projet pour qu'il trouve sa place dans le schéma directeur de l'Ile-de-France et à engager les premiers travaux de reconnaissance dès l'obtention des crédits d'études. Son coût compris entre 4 et 6 milliards d'euros imposera de longs délais de réalisation, mais ce projet apparaîtra hautement souhaitable pour trois raisons :

- il corrigera une inégalité entre la périphérie et le centre en capacité de transports publics, la petite couronne, zone dense du territoire ayant toujours été pénalisée par rapport à Paris ;
 - il permettra, par une desserte rapide et espacée des territoires et par un haut niveau de service dans nos espaces, de satisfaire enfin une véritable demande de transport de banlieue à banlieue qui ne trouve aujourd'hui de solutions que dans l'automobile ;
 - il permettra de décongestionner le centre (comme sur la ligne 13) en déplaçant le flux de voyageurs aujourd'hui contraints de traverser Paris pour se rendre en banlieue.
-

Le travail sur cet engagement s'est poursuivi sur deux plans à partir des études antérieures réalisées dans le cadre de la préparation du SDRIF et de l'étude confiée à la RATP par le Conseil Général du Val de Marne :

- ✚ Poursuite de la consultation et des échanges avec les collectivités et les responsables politiques intéressés à porter le projet dans ses différentes étapes,
- ✚ Définition du concept avec toutes ses dimensions pour en faire non seulement un projet technique en synergie forte avec les réseaux et les équipements industriels existants de la RATP mais surtout un projet de restructuration et de valorisation urbaine qui sera élaboré dans une démarche de co-construction et de recherche de partenariats.

Caractéristiques principales du projet

Mode	: Métro automatique (2 à 7 Kms du périphérique). 50 Kms N 50 stations.
Vitesse commerciale	: 40 Kms/h.
1 million de voyageurs par jour.	
Report modal	: 20%.
Fréquence	: <2mn (heures de pointe du métro).
2/3 des stations en correspondance (réseau Métro, RER, Transilien).	
Coût objectif	: 100 M/Km.

Inscription au SDRIF et au contrat de projets

Le projet Métrophérique a trouvé sa place dans l'élaboration du SDRIF ; il figure aujourd'hui sous la dénomination Arc Express comme un des projets majeurs de la révision du schéma directeur.

Il a également été inscrit au nouveau contrat de projets 2007-2013 pour un montant de 25M€ de crédits d'études. Les études sont en phase de démarrage sous l'égide du STIF qui pilote cette démarche.

Toutefois, par rapport au schéma initialement envisagé par la RATP dans lequel la saisine de la Commission Nationale du Débat Public sur l'axe Sud-Est/ « Arc Express » fin 2007 permettait d'envisager un démarrage des travaux en 2011/2012, les études complémentaires lancées par le STIF induisent un décalage potentiel évalué à deux ans.

Métrophérique et le Grenelle de l'Environnement

Le projet Métrophérique a par ailleurs obtenu un accueil très positif du Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'aménagement Durable, Jean Louis BORLOO, à qui ce projet a été présenté par le Président Pierre MONGIN au mois de juillet dernier.

Métrophérique s'inscrit parfaitement dans les objectifs du prochain Grenelle de l'Environnement et il figure en bonne place dans le dossier remis par la RATP dans le cadre de sa contribution à cette grande réflexion nationale.

Poursuite des travaux à la RATP

Il est maintenant nécessaire de mobiliser transversalement tous les secteurs concernés de l'entreprise sur ce sujet.

L'objectif est de permettre à la RATP de proposer un projet séduisant et performant pour la réalisation de Métrophérique à travers un système global de transport :

- ✚ Une approche de la conception du projet qui s'appuie sur des opportunités de développement territorial dans des partenariats avec les collectivités territoriales et les acteurs économiques avec une très forte dimension « insertion urbaine »,
- ✚ Une offre de service adaptée et adaptable à la fois dans les performances de la ligne (fréquence, vitesse, capacité, ...) et dans les pôles et stations,
- ✚ Des coûts de réalisation et d'exploitation maîtrisés grâce à une forte synergie avec les réseaux RATP.

La conception du système de transport s'appuiera fortement sur le savoir faire technique de la RATP, en particulier sur les questions de choix des options fer ou pneu ou le système de commande contrôle des trains mais également sur les domaines du confort climatique, de l'information voyageur, de l'accessibilité, de la multimodalité, et plus généralement de l'innovation en terme de service.

Enfin, trois autres questions émergentes sont également à l'ordre du jour

- ✚ La dimension juridique et les schémas de financement, pour la façon avec laquelle les schémas possibles permettent de s'envisager l'implication de la RATP dans les phases de réalisation et d'exploitation de ce projet,
- ✚ La dimension « lieux et insertion » avec la poursuite de la définition fonctionnelle d'un pôle,
- ✚ La question de la faisabilité d'un projet de fret urbain associé à Métrophérique.

Engagement n°5

Conquérir de nouveaux territoires de développement

La RATP s'engage à conduire les alliances et à se donner les moyens stratégiques d'accroître son chiffre d'affaires de 10 % d'ici trois ans, tout en renforçant notre maîtrise des coûts par des synergies internes et une mobilisation intégrée de nos ressources.

Développer la RATP hors de son territoire historique (l'Ile-de-France) via nos filiales.

Développer notre base en Ile-de-France :

- Augmenter notre chiffre d'affaires avec le STIF et être force de proposition et d'innovation.

A ce titre, les développements d'offre (tous réseaux) faisant suite aux décisions du STIF depuis le 1^{er} janvier 2007 s'élèvent à 20 Millions d'euros HT.

- Gagner des appels d'offres pour développer l'activité des dessertes locales (A ce titre, 8 contrats ont été gagnés en 2007).

L'ambition est de multiplier le chiffre d'affaires consolidé des filiales contrôlées, par 3 en 5 ans en passant de 250 à 750 millions d'euros en 5 ans (RATP Développement, Systra, Xelis).

Résultats

RATP DEVELOPPEMENT

En Ile de France

- **5/03/07 : Le rachat du Groupe Cars Giroux** conforte l'implantation de la RATP en grande couronne de l'Ile-de-France :
 - 300 véhicules
 - 800 salariés
 - CA en 2005 : 46 M€
- **8 contrats de dessertes locales gagnées en 2007 :**
 - Dépt 75 : 1 service inter-quartier (traverse 18^{ème} – 19^{ème}).
 - Dépt 92 : 3 dessertes d'entreprises (Procter et Gamble – Monoprix –BNP), le service urbain de Boulogne-Billancourt.
 - Dépt 93 : 1 service urbain (Rosny).
 - Dépt 94 : 1 réseau de services urbains (Communauté d'agglo du Val de Bièvres),
- La RATP va exploiter à partir du 2 janvier 2008 le service urbain de Rosny sous Bois, octroyé à l'issue d'un appel d'offres en octobre 2006 mais retardé en raison de recours déposé par le transporteur sortant puis finalement débouté,
- Enfin, la RATP a remporté l'appel d'offre concernant le transport de personnes à mobilité réduite du département de Seine Saint-Denis, au travers de sa filiale Flexcité. PAM 93 est un service public de transport collectif à la demande destiné aux personnes handicapées de Seine-Saint-Denis (à l'exemple de Flexcité qui opère déjà dans le Val de Marne et les Yvelines).

Par ailleurs, le capital de RATP Développement a été porté à 80 M€ par décision du CA de février dernier, s'inscrivant ainsi dans la perspective des engagements du Président qui a fixé des objectifs ambitieux d'accroissement du chiffre d'affaires sur les 5 prochaines années.

A l'étranger

- **Brésil : 29/11/2006 - Signature d'un contrat de concession** pour l'exploitation des services de transport de passagers de la ligne 4-jaune du métro de Sao Paulo (il comprend la fourniture du matériel roulant et des systèmes de signalisation et de contrôle des trains ainsi que l'exploitation et la maintenance pendant 30 ans de cette ligne). RATP Développement associée à l'exploitant du métro de Buenos-Aires intervient dès 2007 pour préparer l'exploitation et la mise en service de la ligne prévue en 2009,
- **Rome : 21/12/2006** - Le groupement Condotte d'Acqua/Pizzarotti dont RATP Développement est partenaire vient d'être désigné promoteur chargé de la définition du projet de la future ligne D du métro de Rome. Cette ligne nord-sur de 20 kilomètres desservira 22 stations et sera entièrement automatique,
- **Alger : 20/08/2007** - RATP Développement a été choisi par l'EMA (l'entreprise du métro d'Alger) pour assurer l'exploitation et la maintenance pendant huit ans du futur métro d'Alger pour un montant total d'environ 120 millions d'euros. La première ligne de ce métro doit entrer en service fin 2008.

SYSTRA

Accélérer le développement de Systra, notamment à l'international, pour consolider sa place de 1^{ère} entreprise d'ingénierie de transport urbain et ferroviaire.

Le groupe SYSTRA a enregistré en 2006 un résultat net consolidé part du groupe de 7 millions d'euros, et un chiffre d'affaires de 205,4 millions d'euros, en hausse de 20,4 % par rapport à 2005. Le carnet de commandes du groupe est supérieur à un an d'activité.

Cette très bonne performance repose sur l'ensemble du groupe : SYSTRA S.A. dépasse ses objectifs, avec un chiffre d'affaires de 113,8 millions d'euros, et améliore sa rentabilité. De même, toutes ses filiales – MVA Consultancy (GB), MVA Hong Kong et Asia (Asie), SYSTRA Consulting (Etats-Unis), Canarail (Canada), et SOTEC INGENIERIE (France) connaissent une situation favorable.

TRANSDEV

TRANSDEV poursuit son développement, manifesté notamment par l'acquisition en cours de la société néerlandaise Connexion qui va permettre à TRANSDEV de quasiment doubler son chiffre d'affaires.

Engagement n°6

Faire de la ligne 13 une priorité pour toute la RATP

La RATP s'engage à faire de la ligne 13, la ligne de métro prioritaire en termes d'amélioration globale de la qualité de service, grâce notamment à une augmentation de la capacité de l'offre d'environ 10% avant la fin 2006. La RATP s'engage à proposer au STIF une nouvelle étape d'augmentation de l'offre en 2008 au moment de la mise en service du prolongement de la ligne à Asnières-Gennevilliers. A compter du 1er trimestre 2007, la RATP va déployer progressivement le matériel roulant modernisé de la ligne 13.

Amélioration de la qualité de service

Pour s'assurer de la qualité de service possible, un retour d'expérience a été réalisé depuis décembre dernier pour montrer l'importance d'une plus grande réactivité de tous les départements techniques. Cette étude illustre parfaitement le fait que le passage, à un intervalle de 100 secondes entre 2 trains le soir aux heures de pointe, entraînerait, au moindre incident mal maîtrisé, des retards en cascade qui ne manqueraient pas d'altérer la perception de la situation par les voyageurs.

Suite à ce retour d'expérience, un programme d'actions a été réalisé en mars 2007. Après le renforcement de l'offre de décembre dernier, la ligne 13 bénéficie sur le tronç commun de la meilleure offre réalisée sur le métro. Le renforcement de la branche de Clichy est encore plus important et s'est fait sans dégrader l'offre sur la branche de Saint-Denis.

Autres évènements positifs

- ✚ La mise en circulation du premier train MF 77 rénové, (5 trains sont réceptionnés à ce jour),
- ✚ La mise en service du nouveau Poste de Commande et de Contrôle centralisé à Etienne Dolet situé à Malakoff,
- ✚ La mise en place d'agents d'assistance à la fermeture des portes dans les stations les plus fréquentées de la ligne,
- ✚ L'optimisation du système actuel de Pilotage Automatique,
- ✚ La mise en oeuvre des départements techniques pour une maintenance préventive et renforcée,
- ✚ L'adaptation des horaires de travail des agents chargés de l'entretien du matériel roulant au terminus de Châtillon-Montrouge.

Actions à venir

- ✚ Etape 2 du PCC avec gestionnaires de terminus, commande automatique des itinéraires et optimisation du cycle d'alternance de La Fourche. Les essais des nouvelles fonctionnalités du PCC se sont poursuivis au cours de l'été et l'étape 2 devrait être effective avant la fin de l'année 2007,
- ✚ Montée en charge de l'arrivée des rames rénovées du MF 77 (à raison de 2 par mois fin 2007).

Préparation du renforcement de 2008

Préalablement au prolongement de la ligne vers Asnières Genevilliers Les Courtilles à mi-2008, une étape de réduction de l'intervalle entre 2 trains à 95 secondes, palliative au retard du système OURAGAN sera mise en place.

Les travaux préparatoires au retournement automatique des trains à Châtillon ont commencé. L'extension à d'autres stations du dispositif d'assistance sur les quais sera être réorganisée pour la mise en application de l'intervalle réduit à 95 secondes.

Elargissement de la problématique à la désaturation des lignes

L'étude confiée par le STIF à la RATP est venue recentrer les travaux sur le plus long terme. Il apparaît que la recherche durable de l'augmentation de capacité et de robustesse de l'exploitation passe par le débranchement ou par le prolongement d'autres lignes venant décharger la ligne 13. Il ressort en particulier que le passage à 6 voitures n'est pas une solution alternative satisfaisante à cause du coût et des difficultés de réalisation d'une telle opération.

Différents scénarios ont été étudiés dont un nouveau scénario reposant sur un prolongement de la ligne 14 venant croiser les deux branches de la ligne 13 qui constitue une excellente approche au niveau du réseau.

Le STIF devrait donner les résultats de cette étude d'ici quelques semaines.

Engagement n°7

Réussir la prolongation de service

La RATP s'engage à réussir pour la fin 2006 la prolongation de service demandée par le STIF, ainsi que les compléments d'offre en bus et métro à Paris et en banlieue sur 2006 et 2007.

Résultats

Prolongation de service d'une heure

Conformément aux demandes du STIF, la RATP a mis en place la prolongation d'une heure les samedis et veilles de fête le 23 décembre 2006 sur le réseau métro, les lignes de tramway et 66 lignes de bus.

Le service du métro est renforcé en soirée de 50 % à partir de 21h sur les 14 lignes avec un intervalle moyen de 5 min (au lieu de 7 min 30) jusqu'à 1 h 15, puis prolongé jusqu'à 2 h 15 avec un train toutes les 10 min environ. Cela représente une production supplémentaire de 750 000 trains kilomètres (+1,7 % d'offre sur le métro).

Le service des lignes de bus de banlieue en correspondance avec les lignes de métro et effectuant un service jusqu'à 24 heures, est prolongé d'une heure. Cela représente une production supplémentaire de 290 000 voitures kilomètres (+0,2 % d'offre sur le bus).

Trafic et recettes : cette prolongation de service a permis 55 000 voyages supplémentaires le samedi sur le métro au-delà de 20 h 00, et 30 000 au-delà de 1 h 00 – ce qui représente après montée en charge plus de 3 millions de voyages en année pleine pour la première phase. 75 % sont réalisés par des voyageurs en possession d'abonnement.

Sur le bus, le trafic supplémentaire observé est de 4 500 voyages par samedi, soit 300 000 en année pleine.

Les **évolutions des conditions de travail** ont fait l'objet de protocoles d'accord, pour les conducteurs de métro, pour les agents de station et pour les machinistes.

Autres renforts d'offre par avenant

Les **renforts d'offre prévus par l'avenant** au contrat STIF/RATP, principalement sur le bus, mais aussi sur les lignes 11 et 13 du métro, ont été mis en service aux dates prévues.

La station Olympiades (ligne 14) a été ouverte en juin 2007, un renforcement de l'offre sur la ligne 3 a également été mis en œuvre en juillet, et TVM (ligne de bus en site propre) a été prolongé à l'ouest jusqu'à la commune d'Antony, en correspondance avec la ligne B du RER, à partir du 21 juillet.

L'ensemble de ces renforts a conduit au **recrutement d'environ 820 agents**.

Perspectives

D'ici la fin de l'année, le service sera renforcé le 5 novembre sur la ligne 2 et le 3 décembre sur la ligne 7.

Une deuxième étape de renforts bus est également en préparation et s'étalera entre fin 2007 et mars 2008.

Le renforcement du vendredi soir pourrait être mis en service le 7 décembre 2007, après décision du CA du STIF.

Engagement n°8

Renforcer l'offre de métro en toute sécurité

La RATP s'engage à poursuivre son programme de modernisation du Métro avec notamment la mise en service d'un Contrôle Continu de Vitesse sur les lignes dans le cadre du projet OURAGAN.

L'objectif de ce programme est de garantir à nos voyageurs plus de régularité, plus de sécurité et une capacité de fréquence accrue notamment aux heures de pointe. La ligne 13 est la première ligne concernée par ce programme. La ligne 1 sera, elle, automatisée intégralement en exploitation, ce qui constitue une première mondiale.

Résultats


Le travail a consisté à mettre en commun des éléments disponibles sur le sujet et à identifier plusieurs axes de travail dont :


- L'évolution de la demande de transport jusqu'en 2025,
- Reprise en conséquence du schéma directeur de la modernisation du Métro et du RER.


Les perspectives d'évolution font apparaître des groupes de lignes aux besoins différents


Lignes 13 et 14 :

- Pour la ligne 13, la problématique de la désaturation est prise en compte dans l'étude spécifique confiée à la RATP par le STIF,
- Pour la ligne 14, un plan comparable doit être établi en sachant que le prolongement de cette ligne est une condition incontournable à son passage à 8 voitures pour permettre les garages supplémentaires et l'aménagement d'un atelier de maintenance adapté aux nouveaux besoins.
(la question de son prolongement rejoint la question de la désaturation de la ligne 13.).

 Pour les lignes 4, 6 et 11, une approche globale est proposée pour des raisons de renouvellement du parc de matériel roulant. Des mesures doivent être envisagées dans le programme de modernisation du métro pour augmenter la capacité de transport,

 Pour les lignes 3 et 12, un renforcement du système de contrôle continu de vitesse (dès lors qu'il sera installé) sera nécessaire lors du remplacement de l'actuel matériel roulant MF 67 pour faire face à la montée du trafic,

 Pour la ligne 3, la réalisation de l'arc nord-ouest du projet Métrophérique permettrait de différer ce renforcement de capacité,

 Pour les lignes 5, 9, 10 et 1 la situation demeure satisfaisante avec toutefois sur la ligne 1 automatisée une incertitude sur les conséquences en terme de trafic de l'augmentation de l'activité autour du pôle de la Défense.

L'étude a été étendue à l'évolution du trafic sur le RER et il apparaît que le remplacement des matériels roulants peu capacitaires de la ligne A par du matériel à 2 niveaux (typer MI2N) serait suffisante pour absorber la montée de la charge dans les 15 ans à venir.

Enfin, les premières études conduites autour du projet Métrophérique concluent à un effet d'amélioration de la charge sur toutes les lignes de métro et cela d'autant plus que le maillage avec les lignes existantes est riche : la charge augmente en bout de ligne où elle est aujourd'hui la plus faible et diminue dans les tronçons centraux aujourd'hui les plus chargés.

Engagement n°9

Mieux protéger nos voyageurs et nos agents

La RATP s'engage à accroître la sécurisation des sites grâce à la mise en service de 6 500 caméras de vidéoprotection, sur les réseaux ferroviaires, ce qui représente un maillage en moyenne de 10 caméras par station. Ceci se fera en liaison avec le déploiement des systèmes de transmission numérisés TETRA et ACROPOL qui permettront la radiolocalisation et des échanges sécurisés avec les forces de sécurité.

La sécurité est au cœur de la qualité de service et des engagements de la RATP vis-à-vis de ses 10 millions de voyageurs quotidiens.

La présence humaine est le fondement de la politique de prévention et de sécurisation des voyageurs et des personnels développée par l'entreprise. Le déploiement de la vidéo protection participe à cette dynamique et complète les équipements déjà existants qui permettent une réaction rapide sur incident.

Pour mémoire, le système de transmission TETRA est destiné à remplacer l'ensemble des liaisons radio internes à la RATP, et notamment la radio des équipes de sécurité. Le projet ACROPOL a pour objectif de prolonger le réseau des forces de police dans les espaces souterrains de la RATP.

Résultats

Sur les réseaux métro et RER, l'objectif est **d'accroître la sécurisation des sites grâce à la mise en service progressive de 6 500 caméras de vidéo protection**, possédant les fonctionnalités suivantes : enregistrement de 72 heures en local, raccordement aux PC de la Police et de la RATP et consultation en temps réel.

Cette mise en service s'est faite par étapes. A **fin septembre 2007** :

- **5 100** caméras sont exploitables dans le cadre d'enquêtes judiciaires puisqu'elles disposent d'une capacité d'enregistrement de 72 heures,
- Parmi celles-ci, environ **4 100** caméras disposent de l'ensemble des fonctionnalités (raccordement et consultation en temps réel).

Il s'agit de l'opération phare du 3^{ème} programme de sécurité (2002/2007) pour laquelle le STIF et la Région Ile-de-France ont voté 62 M€ de subventions.

Sur les réseaux bus et tram, tous les véhicules sont équipés depuis 2005 de 4 à 6 caméras, ce qui représente **17 300 caméras vidéo embarquées**. Ces caméras enregistrent 8 à 10 heures sur un disque dur permettant la consultation en différé. En cas d'incident, le machiniste déclenche l'alarme discrète, ce qui fige la plage horaire concernée, 15 à 30 minutes avant et après l'incident.

Le déploiement du réseau TETRA se déroule conformément au planning prévu : les lignes 13, 1 et 2 sont en service pour les conducteurs de métro.

Le déploiement de l'infrastructure du réseau ACROPOL a débuté fin 2006. Un pilote est prévu mi-novembre sur la ligne 11 et l'est de la ligne 1.

Perspectives

L'objectif initial des 6 500 sera dépassé puisque **6 900 caméras toutes fonctionnalités seront déployées à mi 2008**.

Le déploiement du projet TETRA sera opérationnel pour les équipes de sécurité à partir du dernier trimestre 2008 pour un site pilote, la généralisation étant prévue au premier semestre 2009.

Le déploiement d'ACROPOL doit se poursuivre sur l'ensemble de l'année 2008, pour une mise en service sur l'ensemble du réseau début 2009.

Engagement n°10

Réparer les escaliers mécaniques en moins de quatre heures

La RATP s'engage à améliorer la réactivité de la maintenance de ses espaces. Ainsi pour les escaliers mécaniques, toute panne, en dehors des grosses maintenances, devra être réparée en moins de quatre heures d'ici la fin de l'année 2007. L'escalier mécanique doit en effet être considéré comme un mode de transport comme les autres.

Pour y parvenir, une méthode concertée devra être rapidement privilégiée afin de faire remonter de façon systématique toutes les difficultés rencontrées sur le terrain par les opérateurs et l'encadrement dans le domaine de la maintenance des espaces.

Depuis début 2007, l'ensemble des résultats relatifs est en constante amélioration :

Aujourd'hui, 80% des pannes d'escaliers mécaniques sont réparées en moins de quatre heures.

Objectifs	janvier – août 2006	janvier – août 2007
Disponibilité Voyageur métro > 94 %	92 %	95 %
Disponibilité Voyageur RER > 96 %	93 %	95,1 %
% pannes résolues en – de 4 heures, pour un objectif de 85 % en 2007	75 %	80 %

Résultats

Les résultats du mois d'août 2007 confirment cette tendance : la disponibilité voyageur est de 95,5 % pour le métro, 97,5 % pour la ligne A et 97,5 % pour la ligne B.

Quant à la réactivité en moins de 4 heures, elle atteint 77,2 % pour le réseau Métro et dépasse légèrement 87 % sur le réseau RER, à comparer avec l'objectif de 85 %.

Les résultats des contrôles réglementaires sont en amélioration. Celles-ci ont été rendues possibles par l'optimisation de l'organisation et des méthodes de travail :

- Mise en place d'actions de sécurisation du parc (panne de freinage, détection d'absence de marche, ...),
- Ouverture d'un atelier dédié pour la rénovation des marches d'escaliers,
- Prise de service des agents de maintenance au plus près de chantiers et extension des plages horaires d'intervention,
- Négociations en cours pour la réalisation des opérations de maintenance patrimoniale en continu, pour une mise en œuvre fin 2007,
- Mise en place des plans d'approvisionnement des pièces de rechange et d'un partenariat avec ateliers de la RATP (exemple réparation des palettes du trottoir roulant d'Auber).

Perspectives

Ces progrès sont à consolider, le taux de panne demeurant important en raison de l'âge moyen du parc (supérieur à 20 ans) ce qui conduit la RATP à entamer un important programme de maintenance patrimoniale (renouvellements, rénovations, révisions générales).

Le plan d'investissement prévoit ainsi d'ici 2014 :

- le renouvellement de 110 escaliers mécaniques,
- la rénovation de plus de 300 escaliers mécaniques,
- le renouvellement ou la rénovation de 11 trottoirs roulants (à raison d'une opération par an à partir de 2009).

Engagement n°11

Améliorer le confort climatique

La RATP s'engage à améliorer le confort climatique des voyageurs.

Le confort à bord des rames de métro, des RER ou à bord des bus est un élément majeur de différenciation vis-à-vis des autres modes de transport. A cet égard, l'amélioration du confort thermique est une question fréquemment soulevée par les voyageurs en été. La RATP a décidé de doter l'ensemble de tous les matériels nouvellement acquis ou rénovés de systèmes de ventilation forcée. Le passage à la ventilation réfrigérée se fera avec les nouvelles générations de matériels même s'il ne peut pas être du seul ressort de la RATP, en raison des surcoûts.

Après un état des lieux des matériels, des infrastructures et l'identification des situations d'inconfort climatique, un large éventail de solutions a été élaboré. Elles sont toutes classées en fonction de leur impact sur l'environnement. Les nouveaux matériels roulants bénéficient naturellement de systèmes de ventilation, améliorant le confort climatique des voyageurs.

Etat des lieux

Le premier travail a d'abord consisté à :

- faire un état des lieux des caractéristiques techniques des matériels roulants et des infrastructures, qui montrent une grande hétérogénéité,
- identifier les situations de plus grand inconfort climatique pour les voyageurs ; dans un ordre décroissant de pénibilité.

Recensement des solutions

La deuxième partie du travail a consisté à répertorier les solutions techniques susceptibles, réseau par réseau, d'apporter des améliorations au confort climatique des voyageurs, sachant que la climatisation :

- augmente la consommation d'énergie du matériel roulant (d'environ 5%),
- réchauffe sensiblement l'atmosphère des stations et gares (de l'ordre de 2 à 3°C) en niveau souterrain,
- recours à des fluides frigorigènes néfastes pour les émissions de gaz à effet de serre.

Le point de vue des clients

Le site « Vous et la RATP » a permis d'accéder à l'expression des voyageurs sur les sujets confort climatique – climatisation - ventilation.

Etat des lieux des espaces et matériels de la RATP

Métro

Le principe technique retenu est la **Ventilation Mécanique Forcée (VMF)** qui génère de la fraîcheur en accroissant la circulation d'air.

Elle équipe déjà les **lignes 1, 3, 5, 7, 8, 13 et 14.**

- ✚ Le futur matériel MP05, qui équipera la ligne 1, lorsque celle-ci sera automatisée, sera équipé de Ventilation Mécanique Forcée Réfrigérée (VMFR), système qui garantit un écart de température constant avec l'extérieur,
- ✚ **MF2000** : 161 rames de métro ont été commandées pour les lignes 2, 5 et 9, la livraison est prévue jusqu'en 2014.
Le MF2000, la première rame de présérie qui circule sur la ligne 2 depuis début 2007 est équipé de ventilation mécanique forcée réfrigérée,

RER

Toutes les rames **MI2N (rame à 2 niveaux)** qui circulent sur la ligne A sont équipées de la **ventilation mécanique forcée réfrigérée** cet équipement étant financé par la Région Ile-de-France.

Les autres matériels qui circulent sur les lignes A et B du RER (MS61 MI 79/MI 84) sont équipés de Ventilation Mécanique Forcée.

Dans le cadre de la rénovation du matériel roulant MI79 de la ligne B, adopté au dernier Conseil d'Administration de la RATP, financée pour partie par le STIF, un dispositif de ventilation mécanique forcée réfrigérée sera installé.

Bus

- ✚ A l'été 2007, 2000 bus (sur les 4100 du parc RATP) sont équipés d'un dispositif d'amélioration du confort climatique réparti de la façon suivante :
 - 645 sont dotés d'une climatisation classique ou allégée,
 - 50 de ventilation mécanique forcée réfrigérée,
 - 1 305 d'une ventilation mécanique forcée.
- ✚ Tout nouveau bus acheté est désormais équipé de ventilation mécanique forcée,

Tramway

Les lignes T1, T2 et T3 sont équipés de ventilation mécanique forcée réfrigérée.

Engagement n°12

Rendre accessibles à tous les systèmes d'information

La RATP s'engage à généraliser les systèmes d'information en ligne (SIEL) qui permettent de connaître en temps réel le délai d'attente des métros et des bus :

- Pour le métro et le RER, ce système sera généralisé sur l'ensemble du réseau fin 2007,
 - Pour le bus, la RATP va proposer au STIF et à la région Ile-de-France de doubler le nombre de points d'arrêt d'ici 2009 et de généraliser les équipements d'information, visuels et sonores, à l'intérieur des bus, d'ici 2008,
 - De manière générale, le système « RATP dans ma poche » lancé à l'automne 2006 permettra à la mi-2007 de connaître sur son portable l'état du trafic et le délai d'attente du prochain train ou bus sur l'ensemble des points d'arrêt, gares et stations de la RATP.
-

Résultats

Le RER (ligne A et B) et 12 lignes de métro (contre 7 il y a un an) sont équipés du Système d'Information en Ligne (SIEL).

Le nombre d'arrêts de bus équipés de bornes d'information a augmenté de 80 %, passant de 5 000 à l'été 2006 à plus de 9 000 points d'arrêts fin août 2007.

L'information sonore est généralisée dans les bus, un peu plus d'un tiers des bus est équipé d'afficheurs visuels. Une nouvelle tranche de 1 100 afficheurs est en cours de déploiement, ce qui permettra d'équiper près des deux tiers des bus.

Le système « ma RATP dans la poche » a été mis en service en octobre 2006 comme prévu.

Il fournit :

- les informations de trafic en temps réel sur le RER, le tramway et 90 % des lignes de bus,
- les informations théoriques sur le métro et 10 % des lignes de bus.

Ce système connaît un succès croissant, avec une fréquentation d'environ 250 000 pages consultées par mois.

Perspectives

- Les dernières lignes de métro non équipées, les lignes 6 et 10, le seront pour fin 2007,
- Le doublement des points d'arrêts bus (10 000) équipés d'une borne sera effectif courant 2008 et tous les bus seront équipés d'afficheurs visuels pour la fin 2008,
- Le temps d'attente en temps réel sera disponible sur Internet et sur « ma RATP dans la poche » pour le métro à la fin du 1er trimestre 2008.
C'est également à cette date que les dernières lignes de bus seront équipées du nouveau système de régulation SIEL, permettant de fournir l'information en temps réel sur Internet et sur « ma RATP dans la poche ».

Engagement n°13

Accélérer la généralisation de la télébillétique

La RATP s'engage à généraliser la dématérialisation des titres grâce à la technologie sans contact d'ici 2009, en offrant la possibilité de l'anonymat pour ceux qui le souhaitent, en diversifier les lieux de vente et les canaux de distribution et en proposant de nouvelles formules souples d'abonnement.

Résultats

La généralisation de la carte orange progresse. A la RATP, plus de 25 % des abonnements mensuels et hebdomadaires sont vendus sur support télébillétique, ce qui est supérieur à la moyenne de l'Ile-de-France. Aujourd'hui, les porteurs de **Passe Navigo** sont constitués de 750 000 abonnés annuels, 750 000 Imagine'R et de **650 000** pour la Carte Orange.

Le Passe Navigo Découverte, permettant d'utiliser la télébillétique sans se faire référencer dans une base de données, est en vente depuis le début du mois de septembre.

Des expérimentations de titres de transport dans les téléphones mobiles ont été réalisées avec les trois opérateurs Orange, SFR et Bouygues Telecom. L'expérimentation de vente sur les automates bancaires se poursuit.

Par ailleurs, la RATP a proposé au STIF une nouvelle offre d'abonnements pour les visiteurs, qui constituent une clientèle en augmentation.

Perspectives

Les résultats de la migration de la carte orange sont encore insuffisants. Un plan d'action a été proposé au STIF pour qu'elle puisse être terminée à la mi-2008. Pour cela, la RATP se propose d'organiser des animations (assistance pour le passage à Navigo, organisation d'événements comme des loteries...) afin d'accompagner ses clients vers la télébillétique et de promouvoir prioritairement la gamme des Passe Navigo.

Le déploiement de téléphones porteurs de titres sans contact nécessite encore des travaux d'industrialisation.

Le déploiement de la vente sur automate bancaire, déjà disponible sur 70 appareils et plus simple à mettre en œuvre, pourrait se faire courant 2008.

Un projet de rechargement sur Internet des passes Navigo est en cours de réflexion.

Engagement n°14

Rendre nos réseaux accessibles

La RATP s'engage à développer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite en équipant toutes les gares RER d'ici la fin de l'année 2008 et à réaliser les équipements nécessaires à l'intermodalité dans les lieux d'échange principaux comme les gares parisiennes. Des services personnalisés à la demande seront également offerts sur différents territoires.

La RATP s'engage à ce que, dans le cadre de la politique de renouvellement du matériel roulant, 100 % des matériels bus soient accessibles à terme aux personnes à mobilité réduite grâce à des planchers bas.

Résultats

Fin août 2007, 44 gares du RER sur 65 (RATP) étaient accessibles.

Tous les nouveaux bus achetés disposent d'équipements permettant aux personnes à fauteuil roulant d'accéder à bord des bus, 2 100 bus sur les 4 100 sont désormais équipés. Il existe actuellement 51 lignes de bus accessibles sur le réseau Bus de la RATP.

Pour mémoire, sur le métro, la ligne 14 est totalement accessible.

Les handicaps sensoriels

La RATP travaille également sur l'accessibilité de son réseau pour les voyageurs à mobilité réduite par d'autres types de handicaps :

- développement d'annonces sonores et visuelles dans les trains. L'objectif est d'équiper 8 lignes de métro et les deux lignes de RER (RATP) progressivement, comme la ligne 3 ou les rames récentes de RER sur la ligne A,
- Le système SIEL d'information des temps d'attente a été sonorisé sur la ligne 11. Il sera étendu à l'ensemble des lignes de métro dans les 3 prochaines années. La sonorisation aux arrêts de bus est à l'étude, un compromis devant être trouvé de manière à éviter toute nuisance aux riverains tout en offrant un confort auditif acceptable pour les voyageurs,
- Les nouveaux appareils de vente automatiques, dont les premiers exemplaires seront installés sur le réseau fin 2007, disposent d'une interface homme machine incluant une synthèse vocale adaptée aux non-voyants, et facilitant également l'achat par les personnes ayant des difficultés de lecture,
- Diverses expérimentations permettant le guidage et l'orientation des voyageurs grâce aux technologies modernes ont été menées. Plusieurs systèmes modernes ont été testés pour le guidage en surface ou en souterrain des personnes handicapées visuelles,
- Enfin, si la signalétique actuelle, en déploiement sur nos réseaux depuis 2000, donne globalement satisfaction, une réflexion pour améliorer certaines de ces caractéristiques (contraste, éclairage, taille des caractères...) est lancée. Une expérimentation sera menée prochainement en présence de voyageurs malvoyants dans une station test.

Perspectives

D'ici début 2009, quasiment toutes les gares RER-RATP seront équipées à l'exception de 7 gares qui font l'objet de travaux de restructuration plus importants (pôles mobiliers, projets CPER...), et qui seront rendues accessibles entre 2009 et 2011.

Toutes les lignes de bus parisiennes devraient être accessibles d'ici fin 2008. Et à l'horizon 2014, l'ensemble du parc d'autobus sera équipé de palettes.

L'équipement des stations de métro desservant les gares parisiennes et les points de correspondance importants (soit en tout une trentaine de stations de métro) est actuellement débattu dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de l'accessibilité du STIF.

Engagement n°15

Partager l'exigence de propreté

La RATP s'engage d'ici trois ans à améliorer notablement la propreté de ses réseaux :

- en augmentant les fréquences de nettoyage en fonction de la fréquentation des espaces,
- en contrôlant, partout dès la prise de service du matin, le niveau de netteté,
- en maintenant propres par des interventions ponctuelles les espaces voyageurs dans la journée,
- en réagissant rapidement à la moindre dégradation conséquente pour le confort des voyageurs,
- en menant des campagnes de communication régulières de respect des lieux auprès des clients.

Concrètement, la RATP s'engage à ce que près de 1 000 personnes soient mobilisées pour fournir un réseau propre en permanence à tous les voyageurs et assurer quotidiennement le nettoyage de 750 000 m² de surfaces au sol.

Résultats

Le Conseil d'Administration de la RATP du 1^{er} juin 2007 a approuvé le nouveau Marché NET (Nettoyage de ses Espaces et de ses Trains), attribué à 4 prestataires, les sociétés CHALLANCIN, COMATEC, ONET et TEP. L'ensemble des marchés de la consultation NET représente un montant global minimum de 299 millions d'euros et un montant maximum de 474 millions d'euros, d'une durée de 5 ans, éventuellement prorogeable deux fois un an, soit une durée maximale de 7 ans et 3 mois.

Par rapport aux anciens marchés propreté, le nouveau marché NET se veut plus simple, plus réactif, plus visible et plus souple. Organisé par ligne, au plus près des acteurs opérationnels, le marché NET est conçu pour être partenarial, les prestataires étant intéressés aux résultats des contrôles propreté : c'est du « gagnant gagnant ».

La rémunération des prestataires est désormais impactée par les résultats des contrôles effectués pour répondre à l'exigence du STIF et par les résultats des contrôles quotidiens opérés par la RATP et la réactivité du prestataire pour faire face aux signalements.

Une campagne de communication interne se déroule depuis début septembre pour mobiliser l'ensemble des acteurs RATP pour le lancement des marchés au 1^{er} octobre. L'objectif est que les bonnes habitudes soient prises dès le début.

Perspectives

Une campagne de communication auprès des voyageurs est prévue au deuxième trimestre 2008 pour les sensibiliser également sur la nécessité de respecter les espaces et les véhicules de la RATP.

Engagement n°16

Inscrire toute innovation dans une stratégie de développement durable

La RATP s'engage à inscrire toute sa stratégie dans une démarche de développement durable en privilégiant les économies d'énergie, l'objectif du zéro pétrole, notamment grâce aux biocarburants, les économies et recyclage de ressources (eau, matières premières, papier), la qualité de l'air et la limitation drastique des rejets polluants.

Résultats

La RATP a marqué publiquement son engagement en faveur du développement durable en signant la charte des entreprises publiques pour le développement durable, le Pacte Mondial des Nations Unies et la charte développement durable de l'UITP.

L'engagement public du Président de la RATP fin 2006, « d'inscrire toute innovation dans une stratégie de développement durable » consolide encore ces engagements.

Les réalisations, les actions et les projets de l'entreprise sont aujourd'hui le témoin concret de ces engagements :

- en faveur de l'environnement,
- une meilleure accessibilité au réseau,
- pour une performance économique, garante de succès durables.

En créant en 2007 un département à part entière, en charge des problématiques de l'énergie, de la recherche et de l'innovation, et du développement durable, la RATP se dote d'un outil qui prépare son futur, pour un avenir durable.

L'EAU

La RATP consomme plus de 900 000 m³ par an d'eau de ville. En moyenne, 50 000 m³ d'eau sont recyclés et utilisés pour le lavage des autobus : ce recyclage permet de laver 65 fois la totalité du parc de bus sur une année.

Ses réseaux souterrains collectent dans leurs tunnels près de 8,5 millions m³ d'eau d'infiltration des eaux de pluie et restitue ces eaux d'exhaure massivement au réseau d'assainissement (93 % en 2004) et faiblement aux cours d'eau et canaux (7 %). Or, les stations d'épuration parisiennes, en aval de réseaux largement non séparatifs, sont incapables de traiter complètement le volume d'eau pluviale des jours de pluie.

Depuis 2004, la RATP investit pour diminuer de 20 % d'ici 2009 le volume d'eau d'exhaure rejeté dans les égouts : ainsi, les stations de traitement des eaux de la région parisienne auront été déchargées de près de 1,5 millions de m³ d'eau de pluie par an.

La RATP s'engage à réaliser en 2008-2009 une étude visant à explorer le potentiel d'utilisation des eaux de pluie, des eaux d'exhaure, et du recyclage de l'eau, en remplacement de l'eau potable, pour les besoins de l'exploitation de nos réseaux.

Par ailleurs, grâce à une systématisation de l'éco-conception de nos nouveaux sites industriels, nos projets nouveaux de centres bus récupéreront l'eau de pluie pour économiser la ressource en eau potable.

L'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

La RATP s'est dotée d'une politique active d'économies d'énergie, et de plans d'actions opérationnels dans tous les domaines où elle consomme qu'il s'agisse :

- d'énergie fossile, émettrice de gaz à effet de serre : carburant de ses 4 100 bus et plus faiblement son patrimoine immobilier,
- ou d'énergie électrique (d'heure de pointe notamment), puisqu'elle fait partie des 10 plus gros consommateurs français d'électricité, 80 % des kilomètres.voyageurs qu'elle assure étant effectués par ses réseaux ferroviaires à traction électrique.

Grâce à des actions résolues, de spécification des bus et trains qu'elle achète, de formation de ses personnels à la conduite économe, de rénovation de son parc immobilier, de choix de son mix énergétique, de tests de solutions innovantes comme récemment le « Stop-Start », mais aussi grâce à l'expertise de son ingénierie dans les nouveaux projets d'infrastructure, la RATP avance dans la voie d'une sobriété énergétique encore plus grande et d'une réduction de ses émissions de gaz à effet de serre, déjà limitées.

Ces progrès seront lents, parce que les bus durent 15 ans et les trains 35-40 ans et les résultats attendus seront modérés en % (au moins 10 % en 2020), parce que les modes ferroviaires sont déjà les modes motorisés les plus sobres qui soient. En effet, les réseaux ferroviaires urbains sobres et de forte capacité, savent assurer aujourd'hui, pour une consommation énergétique 8 fois inférieure à celle de la voiture individuelle en Ile de France.

C'est pourquoi la RATP porte le projet de rocade autour de Paris en petite couronne "Métrophérique".

La contribution de la RATP au Grenelle de l'Environnement (Groupe 1)

Bien que non membre des 6 groupes de travail mis en place par l'Etat pour préparer le Grenelle de l'Environnement qui verra son aboutissement fin octobre, la RATP a tenu à apporter sa contribution à la réflexion collective, en adressant un dossier de propositions au Ministre J.L. Borloo et aux 360 membres des groupes de travail.

Le sujet du groupe 1, « Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie » était pour la RATP l'un des plus importants : il fait l'objet du plus grand nombre de propositions, de niveaux régional, national et européen.

Pour l'Ile-de-France, la RATP propose :

- De réaliser le projet Métrophérique, en raison de sa grande efficacité énergétique et ses très faibles émissions de CO₂,
- D'adopter sur le projet Métrophérique, de nouveaux types de stations, favorisant l'intermodalité entre modes doux et collectifs, et incitant au covoiturage,
- D'étudier dans Métrophérique une option complémentaire « Fret ferroviaire urbain »,
- D'associer des périmètres de rénovation urbaine aux stations de Métrophérique, ouvrant la voie à la création d'éco-quartiers en Ile-de-France,
- D'adopter systématiquement un niveau de label HPE (haute performance énergétique) dans la réalisation des ateliers des projets CPER,

- De mettre à la disposition de l'ADEME les espaces de ses grandes gares RER pour des actions de communication commune, visant au changement des comportements des citoyens en matière de consommation énergétique,
- D'étendre le système de service public de vélos en petite couronne, la RATP se déclarant en situation de pouvoir y construire une offre complémentaire du « Vélib' » parisien,
- De recourir systématiquement aux énergies renouvelables pour les ateliers dans les projets CPER : géothermie et/ou solaire, et d'utiliser les 55 ha de toiture du patrimoine immobilier existant de la RATP pour y développer une production photovoltaïque à partir de 2010.

Au plan national, la RATP propose :

- Que l'Etat garantisse à la RATP, en situation de crise aiguë d'approvisionnement, un accès prioritaire aux ressources de biocarburant,
- Que soit établi un dispositif de certification (national au moins et si possible européen) des facteurs d'émission des énergies qu'elle utilise, (notamment biocarburants) pour rendre ses propres chiffres incontestables,
- Que le code des marchés publics stipule que les achats publics internalisent la valeur de la tonne CO2 émise et que l'Etat fixe la valeur minimale de la tonne CO2, à prendre en compte dans les achats publics,
- D'associer aux nouvelles infrastructures ferroviaires en milieu urbain en général, à l'exemple de Métrophérique en Ile de France, un périmètre de rénovation urbaine de 300 m de rayon autour des stations, pour densifier le tissu urbain aux abords de celles-ci,
- Que les sociétés de transports publics urbains soient tenues de produire à l'autorité organisatrice annuellement, les résultats de leur efficacité énergétique,
- Que les autorités organisatrices du transport urbain soient tenues de publier chaque année, à l'échelle de l'agglomération, 2 indicateurs : l'émission de CO2 évitée chaque année, du fait de ce réseau de transport en commun, et la mesure de l'efficacité énergétique du réseau de transport en commun mesurée en gep/kmxvoyageur (gep = gramme/équivalent pétrole).
- La RATP soutient la proposition de l'Union des Transports Publics (UTP) au groupe 1 du Grenelle Environnement, de confier de confier à une même collectivité territoriale, du niveau de l'agglomération, la responsabilité des émissions du transport et du bâti. En effet, il est nécessaire de resserrer le lien entre urbanisme et transport. La collectivité serait alors responsable à la fois :
 - de l'organisation du transport et de la voirie,
 - des documents contraignants d'urbanisme, déterminant la répartition et l'organisation des activités au sein de l'agglomération.

Au plan européen, la RATP propose :

- Que la future norme européenne Euro 6 visant à une réduction plus poussée des polluants locaux des véhicules soit compatible avec l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'utilisation des biocarburants des bus urbains,
- Que les pays européens et leurs énergéticiens investissent non seulement dans la prospection d'hydrocarbures, mais aussi dans la recherche sur les biocarburants de 2^e génération, de manière à permettre de tenir l'objectif européen du volume de production des biocarburants, sans menacer la ressource alimentaire mondiale,
- D'internaliser le coût, croissant, des dommages à l'environnement dans le monde du transport, et au premier chef les émissions de CO2,
- D'affecter cette nouvelle ressource au financement des infrastructures écologiques du transport, pour ne pas risquer de restreindre la croissance économique.

Engagement n°17

Responsabiliser tous les agents sur l'amélioration du service

La RATP s'engage à associer tous les agents à l'amélioration du service rendu au voyageur à l'occasion de l'élaboration du plan d'entreprise 2007-2012 en les responsabilisant davantage.

La première phase de préparation du plan d'entreprise 2008-2012 a été une phase de co-construction des thèmes et des axes prioritaires du projet d'entreprise. Par itérations successives, à partir des analyses développées par les agents lors de participations multiples, des thèmes consensuels et des points d'accord sur les priorités de ce plan d'entreprise ont été déterminés. Après consolidation par la Direction Générale, les 5 axes prioritaires ont été présentés à l'issue d'une grande convention le 29 mai dernier : « Regards croisés : construisons l'avenir de notre entreprise ».

Les salariés de l'entreprise ont d'abord été sollicités pour établir un diagnostic et élaborer les principaux axes prioritaires de l'entreprise pour les 5 ans à venir.

Au travers de fiches dites « ambition », largement diffusées dans toute l'entreprise pour pouvoir rassembler les divers avis et les multiples propositions, les personnels ont contribué et exprimé leur avis sur leurs priorités.

D'autres canaux de remontées des avis et propositions ont été mobilisés : boîtes à idées sur l'intranet, envoi de cartes postales à titre individuel. Au final, à partir de 18 000 contributions, plus de 700 propositions ont été formulées et près de 15 % du personnel a participé activement à l'élaboration de ce plan - effort impressionnant et chiffres élevés au regard de ce qui se fait dans les entreprises en général - .

AMBITION 2012

Les 5 axes prioritaires du plan d'entreprise 2008-2012

(extraits)

- « Services clients et innovations techniques » : Fidéliser les voyageurs, convaincre les élus

- « Stratégie de croissance » : Affirmer une stratégie réaliste et ambitieuse, s'imposer dans le top 5 mondial

- « Performance économique et financière » : Un modèle économique pérenne et performant

- « Intégration et la transversalité » : Traduire dans nos comportements quotidiens notre modèle d'entreprise intégrée

- « Valorisation des ressources humaines » : Développer la motivation

Le Deuxième semestre va définir des pistes d'actions concrètes engageant l'entreprise pour les cinq prochaines années

Ces ambitions doivent être complétées par des pistes d'actions opérationnelles, des objectifs précis et des indicateurs de résultats concrets. Ainsi, de la fin du mois de mai jusqu'au mois de septembre, toutes les unités de l'entreprise ont travaillé avec leurs équipes pour élaborer des éléments de contenus opérationnels (propositions concrètes, bonnes pratiques) pour le futur plan. Ces travaux consolidés par chaque département de l'entreprise, complétés de propositions du Conseil d'administration, ont été transmis au Comité Exécutif avant la fin du mois de septembre.

C'est ainsi que sur les 1 221 fiches réalisées à partir de ces contributions, on recense 699 « fiches actions » pour établir des pistes prioritaires, 386 fiches « propositions » pour des améliorations et 136 fiches « bonnes pratiques » à partager.

L'ensemble de ces fiches a été remonté aux directeurs de départements pour proposer des plans d'action qui va donner lieu à synthèse et définition d'objectifs quantitatifs précisés.

Ensuite, d'octobre à décembre sera entreprise la finalisation du plan d'entreprise, à partir des pistes d'actions consolidées par la Direction générale de l'Entreprise, permettant la rédaction définitive du Plan d'Entreprise.