



KPMG SA
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris la Défense Cedex
France



Forvis Mazars
Tour Exaltis
61, rue Henri Regnault
92400 Courbevoie
France

RATP

*Attestation des commissaires aux comptes relative
aux comptes séparés de l'EPIC RATP pour
l'exercice clos le 31 décembre 2023*

Exercice clos le 31 décembre 2023
RATP
54, Quai de la Rapée - 75012 Paris



KPMG SA
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris la Défense Cedex
France



Forvis Mazars
Tour Exaltis
61, rue Henri Regnault
92400 Courbevoie
France

RATP

Siège social : 54, Quai de la Rapée - 75012 Paris

Attestation des commissaires aux comptes relative aux comptes séparés de l'EPIC RATP pour l'exercice clos le 31 décembre 2023

Exercice clos le 31 décembre 2023

A l'attention du Président-Directeur Général de la RATP

En notre qualité de commissaires aux comptes de la RATP et en réponse à votre demande, nous avons établi la présente attestation sur les informations des comptes séparés de l'EPIC RATP relatives à l'exercice 2023 (ci-après les « Informations »), figurant dans le document joint à la présente attestation et établi par vos soins dans le cadre de l'application de la loi la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 (loi LOM).

Ces Informations ont été établies sous la responsabilité de la direction à partir des livres comptables ayant servi à la préparation des comptes annuels de l'EPIC RATP pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. Les méthodes et principales hypothèses utilisées pour établir ces Informations sont précisées dans le référentiel de séparation comptable approuvé par l'ART lors de sa décision n° 2021-012 du 11 février 2021, dans les états financiers de chacune des activités et dans la note établie par la direction (« Note d'accompagnement sur les comptes séparés »), joints à la présente attestation.

Nous attirons particulièrement votre attention sur les éléments suivants précisés dans la note 1 de la Note d'accompagnement sur les comptes séparés :

- Les activités dont les informations comptables sont présentées dans l'information jointe à cette attestation (Gestionnaire de l'Infrastructure, Gestionnaire de l'Infrastructure du Grand Paris, Opérateur de Transports, Sûreté, Siège) ne constituent pas des entités juridiques autonomes.
- Les comptes séparés au titre de l'exercice 2023 ont été établis à partir des comptes arrêtés par le Conseil d'Administration du 8 mars 2024. Par conséquent, les principales estimations correspondent à celles établies à la même date.
- En conséquence, les comptes séparés ne constituent pas des Etats financiers au sens de la réglementation comptable.

Il nous appartient de nous prononcer :

- sur la concordance de ces informations avec les données sous-tendant la comptabilité ainsi que ;
- sur la conformité de ces informations avec les principes et méthodes décrits dans le référentiel de séparation comptable approuvé par l'ART et rappelés dans la Note d'accompagnement sur les comptes séparés.

Il ne nous appartient pas en revanche :

- de remettre en cause le référentiel de séparation comptable ni d'interpréter les principes retenus par l'EPIC RATP et décrits dans le référentiel ;
- de nous prononcer sur le périmètre de la base d'actifs régulés ;
- de réaliser une revue critique des règles de répartition, des clés de répartition ou des inducteurs de produits et charges, servant à la détermination des refacturations internes (services mutualisés ou prestations de services attribuables), ni du niveau de tarification de ces prestations.

Dans le cadre de notre mission de commissariat aux comptes, nous avons effectué un audit des comptes annuels de la RATP pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. Notre audit, effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France, avait pour objectif d'exprimer une opinion sur les comptes annuels pris dans leur ensemble, et non pas sur des éléments spécifiques de ces comptes utilisés pour l'établissement des données chiffrées contenues dans les comptes séparés annexés à la présente attestation. Par conséquent, nous n'avons pas effectué nos tests d'audit et nos sondages dans cet objectif et nous n'exprimons aucune opinion sur ces éléments pris isolément.

En outre, nous n'avons pas mis en œuvre de procédures pour identifier, le cas échéant, les événements survenus postérieurement à l'émission de notre rapport sur les comptes annuels de la RATP en date du 18 mars 2024.

Nos travaux, qui ne constituent ni un audit ni un examen limité, ont été effectués selon la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention. Ces travaux ont consisté à :

- Prendre connaissance, notamment au moyen d'entretiens avec les personnes en charge de l'établissement des comptes séparés :
 - du cadre juridique, des travaux et de la documentation disponibles, notamment de la décision 2017-101 du 27 décembre 2017 de l'ART sur la présentation des comptes séparés et des textes réglementaires subséquents ;
 - des procédures mises en place par la RATP pour produire les informations données dans les comptes séparés ;
 - des règles de gestion internes appliquées pour produire les informations données dans les comptes séparés ;
 - des règles de gestion présentées dans le référentiel de séparation comptable préparé par la RATP et approuvé par l'ART.
- Vérifier la concordance des données comptables utilisées pour l'élaboration des comptes séparés avec celles utilisées pour l'élaboration des comptes annuels pour l'exercice clos le 31 décembre 2023 ;

- Vérifier la conformité des comptes séparés avec les principes et méthodes décrits dans le référentiel de séparation comptable, notamment au moyen des travaux suivants :
 - Vérification des calculs de la charge d'impôts et des charges financières de chaque activité comptablement séparée ;
 - pour les cessions internes opérationnelles, vérification par sondage, sur un échantillon représentant plus de 80% des flux, de la conformité de la méthodologie de détermination des refacturations de prestations de services avec (i) les principes et méthodes décrits dans le référentiel de séparation comptable et (ii) les méthodes décrites dans les conventions de prestation, via les travaux suivants :
 - Vérification de la correcte application de la méthode de détermination des coûts décrite dans le référentiel de séparation comptable ;
 - Vérification de la permanence de la méthode d'affectation des coûts directs et d'allocation des coûts indirects et, le cas échéant, vérification de l'existence d'une justification des modifications apportées par rapport aux comptes séparés 2022 ;
 - Revue de la correcte détermination des assiettes de coûts retenus pour la détermination des coûts complets ;
 - Revue des modalités de calcul des taux de frais indirects, de frais de départements et de frais de prestations mutualisées, retenus pour le calcul des coûts complets ;
 - Vérification, le cas échéant, de la cohérence de la méthode de détermination des unités d'œuvre retenues au regard de la nature de la prestation refacturée ;
 - Rapprochement des montants refacturés avec les données sous-tendant la comptabilité et notamment les éléments de la comptabilité analytique issus des systèmes comptables de la RATP.
- Vérifier la conformité des informations apparaissant (i) dans les annexes aux comptes séparés et (ii) dans la note d'accompagnement aux comptes séparés avec les principes et méthodes décrits dans le référentiel de séparation comptable ;
- Vérifier la concordance des notes annexes aux comptes séparés avec les données comptables utilisées pour l'établissement des comptes annuels.

Sur la base de nos travaux tels que décrits ci-dessus,

- nous n'avons pas d'observation à formuler sur la concordance des comptes séparés avec les données sous-tendant la comptabilité ayant servi à la préparation des comptes annuels de l'EPIC RATP pour l'exercice clos le 31 décembre 2023,
- la conformité des comptes séparés avec les principes et méthodes décrits dans le référentiel de séparation comptable, appelle de notre part les observations suivantes :

Le référentiel de séparation comptable prévoit au paragraphe 5.10.3 que les frais financiers soient imputés aux activités comptablement séparées sur la base de taux comparables à ceux qu'elles auraient obtenus sur les marchés financiers de façon autonome. La RATP précise dans la note 4 de la Note d'accompagnement sur les comptes séparés, les raisons pour lesquelles les frais financiers liés au coût de la dette de l'OT et du GI reposent sur des taux identiques.

Le référentiel de séparation comptable prévoit au paragraphe 2 qu'une imputation directe des actifs, passifs, produits et charges est appliquée dès que le fait générateur de l'opération permet son rattachement à une activité comptablement séparée spécifique. La RATP précise dans la note 7 de la Note d'accompagnement sur les comptes séparés, les raisons pour lesquelles les coûts de sécurité privée sur le réseau de surface n'ont pas été imputés directement à l'activité SUR.

Cette attestation est établie à votre attention dans le contexte décrit ci avant et ne doit pas être utilisée ou citée à d'autres fins.

Nos travaux ne sont pas destinés à remplacer les enquêtes et diligences qu'il appartient, le cas échéant, aux tiers qui auraient communication de notre attestation de mettre en œuvre au regard de leurs propres besoins. En notre qualité de commissaires aux comptes de votre établissement, notre responsabilité à son égard et à celui de son actionnaire unique (l'Etat français) est définie par la loi française et nous n'acceptons aucune extension de notre responsabilité au-delà de celle prévue par celle-ci

En aucun cas KPMG SA et Forvis Mazars ne pourront être tenus responsables d'un quelconque dommage, perte, coût ou dépense résultant d'un comportement dolosif ou d'une fraude commise par les administrateurs, les dirigeants ou les employés de l'Etablissement.

Cette attestation est régie par la loi française. Les juridictions françaises ont compétence exclusive pour connaître de tout litige, réclamation ou différend pouvant résulter de notre lettre de mission ou de la présente attestation, ou de toute question s'y rapportant. Chaque partie renonce irrévocablement à ses droits de s'opposer à une action portée auprès de ces tribunaux, de prétendre que l'action a été intentée auprès d'un tribunal incompétent, ou que ces tribunaux n'ont pas compétence.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 27 juin 2024

KPMG S.A.

Forvis Mazars

Stéphanie Millet
Associée

Erwan Candau
Associé



Note d'accompagnement sur les comptes séparés 2023

Note 1 - EPIC RATP - Présentation des comptes séparés 2023

Depuis 2012, l'EPIC RATP présentait dans les notes annexes de ses comptes individuels une information comptable résumée de ses activités de Gestionnaire d'Infrastructure et d'Opérateur de Transport en application de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Consécutivement à la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM), à la demande de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) dans le cadre de l'entrée en régulation des activités de Gestionnaire d'Infrastructure (GI), de Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris (GIGP) et de Sureté (SUR), des comptes séparés de l'EPIC RATP ont été établis. Ils sont présentés pour ces 3 activités ainsi que pour l'Opérateur de Transport (OT) et un périmètre SIEGE (anciennement dénommé « Autres »). Cette présente note est relative aux comptes établis pour l'année 2023.

Ces comptes sont établis à partir des normes comptables françaises, qui sont également celles utilisées pour l'établissement des comptes sociaux de l'EPIC RATP publiés annuellement, comme si les activités séparées étaient des entités autonomes.

Les comptes séparés 2023 ont été établis conformément aux règles décrites dans le « Référentiel de séparation comptable », approuvé par le Collège de l'Autorité de Régulation des Transports dans sa décision n° 2021-012 du 11 février 2021. Ils comprennent un bilan, un compte de résultat et des annexes.

Note 2 – Rapprochement avec les comptes annuels certifiés 2023 de l'EPIC

Les principaux agrégats de chaque activité comptablement séparée sont présentés dans la note 21 des comptes annuels de l'EPIC.

La somme des montants de chaque activité comptablement séparée n'est pas égale au montant total de l'EPIC dans trois cas particuliers :

- Note 5 de l'annexe aux comptes séparés des activités – Créances, une position de créance ou de dette au total de l'EPIC pouvant être le net d'une position de créance dans une activité comptablement séparée et d'une position de dette dans une autre activité comptablement séparée ;
- Note 9 de l'annexe aux comptes séparés des activités – Dettes financières, pour la même raison que pour les créances ;
- Note 11 de l'annexe aux comptes séparés des activités – Chiffre d'affaires, l'écart correspondant au montant des cessions internes à l'EPIC, entre les activités comptablement séparées.

Le montant final comptabilisé dans chacune des activités comptablement séparées n'est pas égal dans un cas particulier :

- Note 15 de l'annexe aux comptes séparés des activités – Impôt sur les sociétés, chaque activité comptablement séparée réalise un calcul de la charge d'impôt sur les sociétés aux bornes de son périmètre et comptabilise la charge d'impôt qui lui est propre. La charge d'IS étant nulle au périmètre de l'EPIC du fait de son résultat fiscal déficitaire, cette charge est annulée dans le compte de réconciliation sur l'activité comptablement séparée SIEGE. Ce calcul a été affiné postérieurement à la certification des comptes.



Note 3 - La structuration financière des activités comptablement séparées

Le paragraphe 5.10.1 du référentiel de séparation comptable précise que les activités comptablement séparées disposent de comptes bancaires distincts qui sont exclusivement dédiés à une activité.

En 2021, les comptes bancaires ont été rattachés dans les systèmes d'information aux différentes activités. Pour l'année 2023, chaque activité dispose donc de comptes bancaires distincts, qui leurs sont exclusivement dédiés.

Note 4 - Compte de réconciliation - le coût de la dette

Le paragraphe 5.10.3 du référentiel de séparation comptable précise que « les frais financiers imputés à une activité comptablement séparée sont calculés en fonction d'un taux comparable à celui que l'activité aurait obtenu sur les marchés financiers de façon autonome ».

L'établissement SIEGE porte les actifs financiers de l'EPIC RATP en particulier les prêts et titres de participations mais également l'ensemble des dettes financières qui sont levées pour assurer l'exploitation et les investissements des BU. Dans ce contexte, le siège refacture les charges financières aux établissements ayant un endettement net négatif.

Pour l'année 2023, le GIGP et SUR ont une position de trésorerie positive.

Pour l'OT et le GI, en position d'endettement, les taux calculés sont identiques, les actifs ayant majoritairement une durée élevée, que ce soient ceux de l'OT (matériels roulants) ou du GI (infrastructures), et les niveaux de risque d'une contrepartie RATP-GI et de RATP-OT étant considérés comme identiques :

- les deux établissements présentent des niveaux d'endettement comparables ;
- ils sont rémunérés par le même client, dans un même cadre contractuel, avec un niveau de risque similaire sur la recouvrabilité des investissements ;
- ils bénéficient du même statut d'EPIC, et ils ont le même actionnaire qui est l'Etat.

Note 5 - Compte de réconciliation - la charge d'impôt sur les sociétés

Le paragraphe 5.5.1 du référentiel de séparation comptable prévoit que « chaque activité réalise un calcul de la charge d'impôt sur les sociétés aux bornes de son périmètre et comptabilise la charge d'impôt qui lui est propre dans son GL. Afin d'assurer la traçabilité avec la comptabilité générale, tout écart entre la somme des montants d'impôts sur les sociétés affectés à chaque activité comptablement séparée et le montant acquitté par l'EPIC est inscrit sur le compte de réconciliation. »

En 2023, les résultats des activités comptablement séparées SUR et GIGP auraient généré une charge d'IS. La charge d'IS étant nulle au périmètre de l'EPIC du fait de son résultat fiscal déficitaire, cette charge est annulée dans le compte de réconciliation sur l'activité comptablement séparée SIEGE.

Note 6 – BFR internes de l'EPIC

Conformément au paragraphe 5.10.2 du référentiel de séparation comptable, « chaque fois qu'une activité comptablement séparée facture une prestation à une autre activité comptablement séparée, la contrepartie au bilan est enregistrée dans des comptes de liaison [...] et vaut pour règlement ». Par conséquent, la RATP ne retient pas de délais de règlement pour les flux internes entre activités comptablement séparées.



Note 7 – Refacturations internes de l'EPIC

Comme rappelé dans le paragraphe 7.1 du référentiel de séparation comptable, pour l'établissement des bilans comme des comptes de résultat, le principe directeur est celui de l'affectation directe des différents postes ou flux. Des activités comptablement séparées, peuvent prêter pour les autres activités comptablement séparées conformément aux règles suivantes. Ces relations sont formalisées sous forme de conventions de prestations établies entre les activités.

Cessions internes opérationnelles (prestations de services attribuables)

Les flux entre les différentes activités de l'EPIC RATP font l'objet de refacturations internes depuis 2012. Ces refacturations concernent les flux d'exploitation, i.e. lorsqu'un département de l'EPIC (rattaché à une activité) réalise des prestations opérationnelles pour le compte d'un autre département (rattaché ou non à une autre activité). Ces prestations sont encadrées par des conventions de prestations de services attribuables.

La valorisation de ces flux est faite sur la base des coûts complets, sans application de marges (coûts directement rattachables affectés en fonction d'unités d'œuvre + frais de structure des départements). Pour chaque exercice, les différents départements définissent un budget pour chaque convention. Les flux sont suivis en se basant sur l'affectation analytique des différentes charges des établissements et sur les outils de suivi de la production. A la clôture, des écritures de régularisation sont comptabilisées en fonction de l'écart entre le budget et le réalisé de l'exercice.

Refacturation des activités des fonctions supports

Les coûts des fonctions supports font l'objet de refacturations. Celles-ci sont calculées en deux étapes. Il s'agit tout d'abord de déterminer l'assiette de coûts de chaque activité, puis d'y appliquer des clés de répartition. La ventilation par client doit refléter la réalité des services perçus. Ces clés peuvent être des clés génériques (chiffre d'affaires, ou effectifs) ou bien des clés métiers plus spécifiques (« à dire d'experts »).

La pertinence des clés utilisées pour la détermination des comptes séparés 2023 a été revue par un auditeur indépendant.

Cas particulier des coûts de sécurité privée sur le réseau de surface

Ces coûts, principalement constitués des charges de gardiennage fixe des Centres Bus, sont imputés de manière primaire au sein de l'établissement comptable séparé Opérateur de Transport afin d'anticiper une organisation des centres bus qui pourrait être mise en place lors de l'ouverture à la concurrence des réseaux de bus.

En effet, à compter de cette date, cette activité ne relèvera plus des droits exclusifs pour les missions prévues à l'article L. 2251-1 du code des transports.

Cependant, afin de se conformer au référentiel de séparation comptable, pendant cette période temporaire jusqu'à fin 2024, ces activités sont refacturées à l'établissement Sureté qui est en charge du pilotage global de l'activité de sureté.

Responsable comptabilité et consolidation

Isabelle DELARUE



**Comptes séparés
EPIC RATP
Opérateur de Transport / OT**

Exercice clos le 31 décembre 2023
(En normes comptables françaises)

BILAN OT RATP

Actif

En millions d'euros	Notes	31/12/2023		31/12/2022	
		Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	2	1 510	809	701	609
Immobilisations corporelles	2	16 862	8 605	8 258	7 926
Immobilisations financières	3	0	0	0	26
Actif immobilisé		18 372	9 413	8 959	8 562
Stocks et en-cours	4	208	59	149	158
Créances	5	966	2	964	1 472
Valeurs mobilières de placement	6	0	0	0	
Disponibilités et Comptes de liaison actif		556	0	556	437
Actif circulant		1 729	60	1 669	2 068
Frais d'émission d'emprunts		0	0	0	
Primes de remboursement des obligations		0	0	0	
Écarts de conversion actif		0	0	0	0
TOTAL ACTIF		20 102	9 474	10 628	10 629

Passif

En millions d'euros	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition			
Ecart de réévaluation		35	48
Dotation en capital			
Reserves			
OT trft capitaux propres		1 607	1 525
Report à nouveau		216	308
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)		(153)	(91)
Situation nette		1 705	1 790
Provisions réglementées		144	135
Subventions d'investissement		4 398	3 716
Capitaux propres	7	6 248	5 640
Provisions pour risques et charges	8	245	287
Dettes financières et Comptes de liaison passif	9	2 380	2 289
Dettes fiscales et sociales		567	625
Autres dettes	10	1 188	1 788
Écarts de conversion passif		0	0
TOTAL PASSIF		10 628	10 629

COMPTE DE RESULTAT OT RATP

En millions d'euros	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Chiffre d'affaires	11	6 133	6 434
Produits divers		933	603
Produits en atténuation des charges d'amortissements		234	208
Produits d'exploitation		7 300	7 245
Energie		(450)	(251)
Frais relatifs aux lignes affrétées		(36)	(35)
Charges de circulation		(22)	(22)
Matières et autres charges externes		(3 699)	(3 623)
Impôts, taxes et versements assimilés		(128)	(155)
Charges de personnel	12	(2 332)	(2 459)
- Salaires et traitements		(1 564)	(1 653)
- Charges sociales		(713)	(711)
- Résultat des régimes spéciaux		(12)	(44)
- Intéressement		(43)	(50)
Dotations aux amortissements et aux provisions		(741)	(722)
Autres charges		(15)	(11)
Résultat d'exploitation		(123)	(33)
Produits financiers		8	62
Charges financières		(47)	(90)
Résultat financier	13	(39)	(29)
Résultat courant		(162)	(61)
Produits exceptionnels		49	83
Charges exceptionnelles		(41)	(114)
Résultat exceptionnel	14	8	(31)
Impôts sur les bénéfices	15	1	1
RESULTAT NET		(153)	(91)

SOMMAIRE

1. Principes, règles et méthodes comptables.....	13
1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles	13
1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif	13
1.1.2 Immobilisations incorporelles	14
1.1.3 Immobilisations corporelles.....	14
1.1.4 Durées d'amortissement	15
1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles.....	16
1.2 Immobilisations financières.....	17
1.3 Stocks.....	18
1.4 Créances.....	18
1.5 Primes de remboursement des obligations.....	18
1.6 Capitaux propres	19
1.7 Dettes financières	19
1.8 Opérations en devises	20
1.9 Instruments financiers dérivés.....	20
1.10 Dettes fournisseurs	21
1.11 Avantages au personnel à long terme.....	21
1.12 Opérations de lease et de crédit-bail	22
1.12.1 Opérations de leasehold	22
1.12.2 Opérations de crédit-bail	23
1.13 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits.....	23
1.13.1 Recettes liées au contrat 2021-2024 avec Ile-de-France Mobilités	23
1.13.2 Produits en atténuation des charges d'amortissement.....	24
1.14 Impôts et taxes	24
1.15 Charges de personnel.....	24
1.15.1 Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux.....	24
1.15.2 Principales caractéristiques des comptes de la Protection Sociale (TCPS).....	25
1.16 Résultat exceptionnel.....	26
2. Immobilisations incorporelles et corporelles.....	27
2.1 Changement d'estimation sur les provisions pour démantèlement du Matériel Roulant.....	27
3. Immobilisations financières.....	28
4. Stocks et en-cours.....	28
5. Créances.....	28
6. Valeurs mobilières de placement.....	28

7. <i>Capitaux propres</i>	29
7.1 <i>Variation des capitaux propres</i>	29
7.2 <i>Ecart de réévaluation</i>	29
7.2.1 <i>Réévaluation de 1976</i>	29
7.2.2 <i>Réévaluation de 1959</i>	29
7.3 <i>Subventions d'investissement</i>	30
7.3.1 <i>Valeur brute et nette des subventions d'investissement</i>	30
7.3.2 <i>Suivi de la valeur brute et nette des subventions relatives aux extensions de lignes</i> ..	30
8. <i>Provisions</i>	30
9. <i>Emprunts et dettes financières</i>	31
9.1 <i>Dettes financières</i>	31
9.2 <i>Endettement financier net</i>	31
9.3 <i>Instruments dérivés</i>	32
10. <i>Autres dettes</i>	32
11. <i>Chiffre d'affaires</i>	32
11.1 <i>Détail du chiffre d'affaires</i>	32
11.2 <i>Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport</i>	33
12. <i>Charges de personnel</i>	34
12.1 <i>Compte de résultat de la protection sociale</i>	34
12.2 <i>Effectifs moyens employés payés</i>	35
12.3 <i>Contrôle URSSAF</i>	35
13. <i>Résultat financier</i>	36
14. <i>Résultat exceptionnel</i>	36
15. <i>Impôts sur les sociétés et situation fiscale</i>	37
15.1 <i>Impôts sur les sociétés</i>	37
15.2 <i>Impôts latents</i>	37
15.3 <i>Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement</i>	37
15.4 <i>Frais généraux non déductibles fiscalement</i>	38
15.5 <i>Contrôle fiscal</i>	38
16. <i>Engagements financiers hors bilan</i>	38
17. <i>Opérations de locations / sous-locations de trains</i>	38
17.1 <i>Opérations de leasehold</i>	38
18. <i>Opérations de crédit-bail</i>	39

<i>19. Filiales et participations.....</i>	<i>40</i>
<i>19.1 Détail des filiales.....</i>	<i>40</i>
<i>19.2 Eléments relatifs aux parties liées.....</i>	<i>40</i>
<i>19.3 Prises de participations et prises de contrôle significatives</i>	<i>41</i>
<i>20. Groupements d'intérêt économique.....</i>	<i>41</i>
<i>21. Protocoles régissant les relations financières internes.....</i>	<i>41</i>
<i>22. Evènements postérieurs à la clôture.....</i>	<i>42</i>

Comptes dissociés des activités comptablement séparées

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (dite loi Grand Paris) a imposé, à compter du 1er janvier 2012, la séparation comptable des activités de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et d'opérateur de transport de la RATP.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) étend l'obligation de séparation comptable en imposant la mise en œuvre de comptes séparés pour les activités suivantes :

- l'activité d'opérateur de transport ;
- l'activité de gestion de l'infrastructure ;
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris ;
- l'activité exercée par son service interne de sécurité (à compter du 1er janvier 2021).

Une activité « Siège » porte, à compter du 1^{er} janvier 2021, les autres opérations réalisées par l'EPIC, distinctes des précédentes, notamment les activités associées à la fonction de société mère tenue par l'EPIC.

Conformément aux dispositions de l'article L. 2142-16 du Code des transports, la séparation comptable vise à prévenir toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre les activités comptablement séparées et à assurer qu'aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

La séparation comptable répond aux principes généraux suivants :

- **Stabilité dans le temps** : les principes généraux de la séparation comptable sont appliqués depuis la séparation des activités d'Opérateur de Transport (OT) et de Gestionnaire d'Infrastructure (GI) au 1er janvier 2012, et sont utilisés pour la création de toute nouvelle activité comptablement séparée. Les règles et méthodes qui conditionnent la définition des périmètres et les principes d'allocation restent stables année après année, sauf évolution des circonstances qui justifierait leur réexamen.
- **Transparence** : les postes de bilan et de compte de résultat de chaque activité comptablement séparée sont périodiquement justifiés par bien, opération, ou transaction, assurant une identification claire des actifs, passifs, produits et charges alloués à chaque activité. Les clés d'affectation sont formalisées et justifiées. Les règles d'imputation sont décrites dans le référentiel de séparation comptable.
- **Homogénéité** : les règles décrites dans ce référentiel sont applicables de manière homogène à l'ensemble des activités comptablement séparées.
- **Auditabilité** : les états financiers des activités comptablement séparés sont certifiés annuellement, conformément à l'article L2142-16 du Code des transports.
- **Priorité à l'imputation directe** : l'imputation directe des actifs, passifs, produits et charges est appliquée dès que le fait générateur de l'opération permet son rattachement à une activité comptablement séparée spécifique.
- **Non-discrimination** : le principe de l'affectation directe est privilégié. Dans le cas de refacturations, les charges sont directement refacturées de façon prioritaire ; à défaut, des clés d'allocation sont identifiées par nature de transaction.

- **Traçabilité dans la comptabilité générale** : les états financiers de l'EPIC RATP sont la consolidation des états financiers des différentes activités comptablement séparées. Le rapprochement entre les états financiers des activités comptablement séparées (postes de bilan et de comptes de résultat) et les états financiers de l'entité EPIC RATP est régulièrement effectué et justifié. D'autre part, l'ERP garantit la séparation comptable avec une duplication des modules par activité comptablement séparée, et une imputation comptable et analytique dirigeant dès l'origine les opérations vers une activité.

La RATP soumet les règles régissant la séparation comptable entre ces activités au contrôle de l'Autorité de Régulation des Transports. La saisine de l'ART par la RATP sur le référentiel de séparation comptable a été effectuée le 30 décembre 2020.

Dans sa décision n°2021-012 du 11 février 2021, l'Autorité a approuvé les règles de la séparation comptable prévue aux articles L. 2142-16 et L. 2251-1-2 du code des transports, les périmètres comptables de chacune des activités, les règles d'imputation ainsi que les principes régissant les relations financières entre ces activités.

Les états financiers sont présentés en millions d'euros sauf exceptions mentionnées.

La Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un EPIC créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne morale de droit public et immatriculée au RCS de Paris. Son siège social est situé au 54, quai de la Râpée, 75012 Paris.

Dans le cadre de la libéralisation des transports publics au sein de l'Union européenne, le règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (dit règlement OSP) introduit le principe de mise en concurrence des activités d'exploitation de services de transport de voyageurs par chemin de fer, assorti de périodes transitoires pour organiser cette mise en concurrence.

Dans le prolongement de ce règlement, la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (dite loi ORTF) organise la fin du monopole de la RATP sur l'exploitation des réseaux et lignes de transport en région d'Ile-de-France, selon l'échéancier suivant :

- le 31 décembre 2024 pour le réseau bus ;
- le 31 décembre 2029 pour le tramway ;
- le 31 décembre 2039 pour le métro et le RER ;

dates à partir desquelles l'exploitation de ces services doit être ouverte à la concurrence.

La loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP aménage le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP. Ainsi, Île-de-France Mobilités (IDFM) pourra échelonner ce processus jusqu'à la fin 2026.

Parallèlement, afin de « satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public », la loi ORTF confie à la RATP la gestion d'infrastructure du réseau métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France et du réseau de RER dont elle assure l'exploitation au 1er janvier 2010.

Dans le même esprit, la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (dite loi Grand Paris) confie à la RATP la gestion technique de l'ensemble des lignes, ouvrages et installations réalisés par la Société du Grand Paris.

Elle lui impose en outre, à compter du 1er janvier 2012, la séparation comptable de ses activités de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et d'opérateur de transport.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) étend l'obligation de séparation comptable en imposant la mise en œuvre de comptes séparés pour les activités suivantes :

- l'activité d'opérateur de transport,
- l'activité de gestion de l'infrastructure mentionnée à l'article L. 2142-3 du Code des transports (constituée du métropolitain et des parties du RER exploitées par la RATP au 1^{er} janvier 2010), à laquelle s'intègre la gestion technique des parties de réseau du Grand Paris Express constituées des prolongements nord et sud de la ligne 14 (de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, d'Olympiades à Aéroport d'Orly),
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express, à l'exclusion de celle concernant les prolongements susvisés de la ligne 14 (disposition entrant en vigueur le 1er janvier 2020),

- l'activité exercée par son service interne de sécurité mentionnée à l'article L. 2251-1 du Code des transports, dont le périmètre d'intervention est étendu aux emprises immobilières de l'infrastructure du Grand Paris Express (disposition prenant effet au 1^{er} janvier 2021). La LOM confirme le monopole de cette activité de sûreté sur le réseau ferré historique, et l'étend au réseau du Grand Paris Express.

Elle soumet enfin les règles régissant la séparation comptable entre ces activités au contrôle de l'Autorité de Régulation des Transports (ART). Ces règles permettent d'assurer l'absence de subventions croisées entre les différents établissements.

S'agissant de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris Express, cette régulation se traduit par l'obligation de mettre en place un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC), validé par l'ART, qui devra assurer que le groupe RATP ne bénéficie pas, du fait de son rôle de gestionnaire technique, d'informations susceptibles de lui conférer un avantage dans la procédure de désignation de l'opérateur de transport par Ile-de-France Mobilités. Ce PGIC, pour lequel l'ART a rendu un avis conforme, a été publié le 3 août 2022. Par ailleurs, la RATP doit publier courant 2023 un document de référence du gestionnaire technique (DRGT) soumis à l'avis de l'ART, présentant les mesures prévues pour assurer un traitement transparent, équitable et non discriminatoire entre les opérateurs de transport.

L'offre de transport en Île-de-France est définie par Île-de-France Mobilités. L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités. Dans le cadre de ces contrats, la RATP s'engage sur la production d'un service de transport de référence défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération forfaitaire et un intéressement aux recettes ou aux validations versés par Île-de-France Mobilités.

Pour l'activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau métro et RER et l'activité de gestionnaire technique du réseau Grand Paris Express, la rémunération de la RATP figurant dans le contrat pluriannuel signé avec Ile-de-France Mobilités fait l'objet d'un avis conforme de l'ART. Pour cela, la RATP doit lui soumettre la trajectoire de rémunération envisagée. L'ART consulte Ile-de-France Mobilités avant de se prononcer et, en l'absence d'avis conforme, fixe la rémunération forfaitaire provisionnelle versée par Ile-de-France Mobilités à la RATP. Les modalités précises de calcul de cette rémunération et de transmission à l'ART ont été précisées dans le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020.

La loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP aménage le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP et modifie des dispositions sur le plan social notamment celles relatives au transfert du personnel.

La loi permet d'étaler le processus d'ouverture à la concurrence des bus franciliens sur une durée maximum de deux ans, celle-ci devant intervenir entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026. Elle traduit les préconisations de la mission confiée par Île-de-France Mobilités (IDFM) à MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset.

Sur le plan social, le texte prévoit notamment :

- une garantie de maintien sur leur site actuel des salariés actuellement en centre bus dont les contrats de travail seront transférés aux nouveaux opérateurs ;
- des conditions de transfert simplifiées pour les salariés actuellement entités mutualisées avec des critères simplifiés et un renforcement des possibilités de volontariat.

- le maintien au sein de l'EPIC RATP des salariés occupant des fonctions de support en central (pas de transfert)
- le bénéfice des garanties sociales (« sac à dos social ») pour tous les salariés transférés, qu'ils soient transférés aux nouveaux opérateurs ou au sein d'IDFM ;
- un maintien de ces garanties sociales en cas de recrutement futur par l'EPIC RATP ou ses filiales ou celles des opérateurs de transport favorisant ainsi les parcours professionnels au sein du monde du transport public.
- un dispositif de recours au volontariat spécifique pour changer de site, déclenché à la demande d'IDFM ;
- le report de l'entrée en vigueur de certaines dispositions du cadre social territorialisé (CST) pour une période transitoire de 15 mois maximum.

Un décret d'application de cette loi devrait paraître prochainement à l'issue de la concertation des parties et avis du Conseil d'Etat.

Contrat Ile-de-France Mobilités 2021-2024

Le contrat entre l'EPIC RATP et Ile-de-France Mobilités couvrant la période 2021-2024 a été signé le 16 juin 2021. Les modalités de rémunération sont décrites au paragraphe 1.13.1 ci-dessous.

Dans le cadre du précédent contrat conclu entre l'EPIC RATP et Ile-de-France Mobilités couvrant la période 2016-2020, l'activité « transport » de l'EPIC n'était que partiellement soumise à TVA sur son chiffre d'affaires (recettes voyageurs soumises à TVA et contributions facturées à IDFM non soumises à TVA). A ce titre, l'EPIC était redevable de la taxe sur les salaires.

Avec la conclusion du nouveau contrat RATP/IDFM 2021-2024, l'activité « transport » de l'EPIC est désormais soumise à la TVA sur la totalité de son chiffre d'affaires (recettes voyageurs et rémunérations versées par IDFM au taux de 10%) depuis le 1er janvier 2021. A noter que ses activités « prestataire social », « gestion des financements » et « mise à disposition d'effectifs » restent soumises à la taxe sur les salaires, comme par le passé.

Les comptes de l'EPIC RATP – Opérateur de Transport sont intégrés dans les comptes consolidés du groupe RATP.

Les comptes au 31 décembre 2023 sont arrêtés par le conseil d'administration du 8 mars 2024.

L'activité d'Opérateur de Transport (OT)

En application de l'article L.2142-1 du Code des transports, la RATP est chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport collectif qui lui a été confiée avant le 3 décembre 2009 jusqu'aux échéances fixées à l'article L. 1241-6.

Le périmètre comptable de l'activité d'opérateur de transport inclut l'ensemble des éléments d'actif, de passif, de produits et de charges liés à l'exercice de cette mission.

Les principales activités regroupées au sein du périmètre de l'opérateur de transport sont :

- La conduite : RER, BUS, METRO, TRAM

- La maintenance du matériel roulant et des équipements
- L'accueil et la vente
- La gestion des lieux et équipements
- Les Projets, Ingénierie, Investissements relatifs aux biens de l'opérateur de transport
- La valorisation des actifs nécessaires à l'exercice des missions ci-dessus

1. Principes, règles et méthodes comptables

Les montants sont exprimés en millions d'euros, sauf exception mentionnée dans les notes, et arrondis au million d'euros le plus proche. Par conséquent, la somme des montants arrondis peut présenter des écarts non significatifs par rapport au total reporté.

Le plan comptable de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel en date du 21 mars 1985, sur avis de conformité donné par le Conseil national de la comptabilité. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du plan comptable général.

Les comptes séparés sont établis à partir des normes comptables françaises, qui sont également celles utilisées pour l'établissement des comptes sociaux de l'EPIC RATP publiés annuellement, comme si les activités séparées étaient des entités autonomes.

1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif

Le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition distingue quatre catégories d'actifs, spécifiées dans la loi d'Organisation et de Régulation du Transport Ferroviaire (ORTF) :

- la RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire (lignes historiques du réseau, hors lignes du Grand Paris Express) ;
- les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent à Île-de-France Mobilités depuis le 1er janvier 2010. Île-de-France Mobilités entrera en possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation des services. Le décret d'application n°2011-320 prévoit qu'Île-de-France Mobilités effectue, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP, le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de la RATP ;
- les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, appartiennent en pleine propriété à la RATP. A l'expiration des droits d'exploitation de lignes, Île-de-France Mobilités dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens à la valeur nette comptable nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de la RATP. Concernant les centres bus, Ile-de-France Mobilités a formalisé par une délibération du 8 octobre 2020 son intention de reprendre ces installations ;
- les immeubles et autres biens qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation appartiennent en pleine propriété à la RATP.

Les biens inscrits à l'actif de l'Opérateur de Transport sont comptabilisés en fonction de leur régime de propriété :

	Opérateur de Transport		
Type de biens	Biens de retour	Biens de reprise	Biens propres
Nature des biens	Matériels roulants et matériels d'entretien des matériels roulants.	Biens nécessaires à l'exploitation : – les centres bus, – certains équipements...	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.
Régime de propriété	Ces biens appartiennent à Île-de-France Mobilités depuis le 1 ^{er} janvier 2010. La RATP en conserve le contrôle. Île-de-France Mobilités entrera en possession des biens à la fin des contrats.	La RATP est propriétaire de ces biens. Île-de-France Mobilités a la possibilité de reprendre ces biens à la fin des contrats moyennant une indemnisation de la RATP.	La RATP est propriétaire de ces biens.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation	L'article 14 du décret n°2011-320 fixe les modalités de détermination de la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de ces biens (voir paragraphe 1.13.1).	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2021-2024 (voir paragraphe 1.13.1).	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2021-2024 (voir paragraphe 1.13.1).
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	L'article 14 du décret n°2011-320 prévoit le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention.	L'accord entre la RATP et Île-de-France Mobilités prévoit soit une reprise des biens à une valeur nulle pour les biens transférés à la RATP au 1 ^{er} janvier 2010, soit une reprise à la valeur nette comptable nette de subventions pour les autres biens.	Non applicable

1.1.2 Immobilisations incorporelles

Les frais de recherche et développement, afférents à des projets nettement individualisés, ayant de sérieuses chances de réussite technique et de rentabilité commerciale, sont inscrits à l'actif du bilan lorsqu'ils remplissent les critères énoncés par la réglementation comptable. Leur durée d'amortissement dépend de la durée d'utilisation du bien auquel ils se rapportent. Tous les autres frais de recherche et de développement sont pris en charges d'exploitation.

1.1.3 Immobilisations corporelles

Les immobilisations, quel que soit leur régime de propriété, sont inscrites au bilan à leur coût historique (coût d'acquisition ou coût de production). Leur valorisation tient compte des réévaluations pratiquées en 1963 sur la base de 1959 et en 1978 sur la base de 1976.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propres à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation.

Le matériel roulant ferroviaire, constitué des biens de retour mis à disposition par Île-de-France Mobilités, peut faire l'objet d'une obligation de démantèlement pour les matériels devant être réformés avant la reprise des biens par Île-de-France Mobilités dans le cadre de l'ouverture à la

concurrence. Le cas échéant, une provision pour charges est comptabilisée en contrepartie d'un actif « composant démantèlement ».

Certains actifs bénéficient de subventions d'investissement. Les comptes intègrent également la comptabilisation à l'actif et au passif du montant des subventions méritées. Elles correspondent aux dépenses d'investissements déjà effectuées mais pour lesquelles les subventions n'ont pas encore été appelées. Cette estimation s'élève à l'EPIC à 297 millions d'euros à fin 2023 dont 101 millions d'euros pour l'Opérateur de Transport, et représentait 281 millions d'euros à fin 2022 à l'EPIC dont 35 millions d'euros pour l'Opérateur de Transport.

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant la méthode linéaire, en fonction des durées d'utilisation définies par les techniciens de la RATP. Les durées d'utilité des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative. Une provision pour amortissement dérogatoire est constatée quand l'amortissement dégressif fiscal est supérieur à l'amortissement calculé selon le mode linéaire.

Les pièces de rechange sont comptabilisées en immobilisations et sont valorisées au coût unitaire d'origine. Pour les pièces de rechange gérées dans des outils de type GMAO, la valorisation se fait au coût unitaire moyen pondéré.

La dotation aux amortissements des pièces de rechange est calculée sur la base du taux d'amortissement du matériel auquel se rattachent ces pièces.

1.1.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée d'utilisation selon un mode linéaire. Les durées retenues des principaux biens sont les suivantes :

Bâtiments, installations et équipements, matériel et outillage	Durées d'utilisation
Gros œuvre des bâtiments	50 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans
Équipement industriel lourd	15 à 30 ans
Petit outillage	5 à 10 ans
Mobilier	10 ans
Systèmes d'information – développement et paramétrage	5 à 10 ans
Progiciel et matériel informatique	3 à 5 ans

Infrastructures ferroviaires	Durées d'utilisation
Gros œuvre des tunnels, points d'arrêts, accès	35 à 140 ans
Aménagements des points d'arrêts et accès	15 à 40 ans
Voies	10 à 50 ans
Alimentation courant de traction métro (GI)	5 à 50 ans
Caténaires RER – tramway	15 à 50 ans

Signalisation des voies et système d'aide à la conduite des trains	Durées d'utilisation
Système d'Automatisation de l'Exploitation des Trains (SAET)	5 à 35 ans
Pilotage automatique	15 à 30 ans
Signalisations des voies	10 à 40 ans

Matériels roulants	Durées d'utilisation
Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans

Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans

<i>Installations et équipements, matériel et outillage</i>	Durées d'utilisation
Appareils élévateurs et translateurs	10 à 40 ans
Télécoms et alarmes	5 à 15 ans
Installations électriques	5 à 30 ans
Postes de transformation de courant	10 à 100 ans
Matériel d'épuisement et ventilation	15 à 30 ans
Équipements et matériels de climatisation	5 à 10 ans
Équipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans

1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

Les règles comptables prévoient la mise en œuvre d'une démarche pour identifier s'il existe un indice quelconque montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de sa valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur actuelle, celle-ci étant définie comme la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'usage.

Concernant les activités d'Opérateur de Transport, la loi relative à l'Organisation et à la Régulation des Transports Ferroviaires (ORTF) du 8 décembre 2009 détermine l'échéance des droits d'exploitation des lignes confiées à la RATP, définit les régimes de propriété des biens et le sort de ces biens à l'expiration des contrats, et les modalités de rémunération de la RATP pour l'exploitation des lignes, de manière à assurer la couverture des coûts d'exploitation et la juste rémunération des capitaux engagés.

La valeur nette comptable des actifs comprend notamment les actifs immobilisés (corporels et incorporels amortissables) nets de subventions.

Principales hypothèses utilisées pour la détermination de la valeur recouvrable des actifs

La valeur recouvrable des actifs incorporels et financiers, correspondant aux biens de retour et aux biens de reprise portés par les activités de l'OT, correspond à leur valeur de réalisation telle que définie par la loi et ses décrets d'application.

La valeur recouvrable des biens propres de l'opérateur de transport correspond à leur valeur d'utilité dont la détermination repose sur les flux de trésorerie futurs nets d'IS qui ont été projetés.

Dans le contexte indiqué ci-dessus, les données retenues pour les tests de dépréciation des actifs de l'OT pour la clôture 2023 sont les suivantes :

- Pour l'année 2023 et 2024 : prévisions reposant sur le budget 2024 de l'EPIC RATP°;
- Pour l'année 2025 : en l'absence de contrat négocié à date pour cette période, les prévisions reposent sur une hypothèse de reconduction des grands principes du contrat RATP Île-de-France Mobilités 2021-2024 et d'une extrapolation des plans d'investissement et de performance interne des UGT. Cette prévision est actualisée sur son périmètre (sortie progressive de l'activité « bus » en lien avec l'ouverture à

la concurrence du réseau parisien), et intègre plusieurs hypothèses visant à déterminer les différentes rémunérations ;

- Au-delà de 2025 : les hypothèses normatives retenues pour projeter l'année 2025 ont été reconduites à l'infini (à l'exception des activités progressivement ouvertes à la concurrence) ;
- Pour l'ensemble des UGT, un investissement normatif de renouvellement a été estimé.

Les valeurs terminales ont été calculées à partir d'un flux normatif déterminé à l'issue de la période explicite du plan et projeté à l'infini sur la base d'un taux de croissance à long terme de l'activité de 1%, majoré d'un taux d'inflation de 1,2 %

	Opérateur de transport (yc Siège) - Biens propres
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	6,3%
Taux de croissance à l'infini	2,2%

Les taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) retenus ont été déterminés par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP.

Résultats du test de dépréciation

Le test de dépréciation réalisé sur les actifs de l'opérateur de transport-biens propres n'a pas mis en évidence de perte de valeur. En conséquence, aucune dépréciation n'a été constatée dans les comptes au 31 décembre 2023.

Sensibilité de la valeur recouvrable des actifs

Des tests de sensibilité ont été mis en œuvre afin de conforter les résultats dans le cadre du test de dépréciation effectué. Sur la base des actifs testés :

	Opérateur de transport (yc Siège) - Biens propres
Unité Génératrice de Trésorerie	
Variation du taux d'actualisation requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+2,04 points
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	-2,45 points
Variation des investissements normatifs requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+30 millions d'euros

1.2 Immobilisations financières

La valeur brute de ces actifs est constituée par leur coût d'achat y compris les coûts directement attribuables engagés pour la mise en place de l'actif financier. Les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes sont rattachés au coût d'acquisition de l'immobilisation.

La valeur d'inventaire des titres détenus est déterminée :

- pour les filiales de premier rang, à partir de la situation nette comptable de la filiale ;
- et pour les filiales détenant elles-mêmes des participations, à partir de la situation nette consolidée du sous-groupe et de l'évolution prévisible de ses résultats.

Lorsque la valeur d'inventaire des titres est inférieure à leur valeur nette au bilan, une dépréciation est constituée pour la différence.

Au 31 décembre 2023, l'Opérateur de Transport ne détient pas de titre financier.

1.3 Stocks

Les stocks sont enregistrés au plus faible du coût (y compris les frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût unitaire moyen pondéré.

La RATP a affiné la méthode d'évaluation des stocks de consommables privilégiant la méthode évènementielle plutôt que statistique (dépréciation en fonction de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique).

Une provision pour dépréciation est constatée dès lors que :

- la valeur du stock de consommables est inférieure à son coût d'acquisition ou de production ;
- le stock de consommables subit une obsolescence ou a une durée de vie limitée ;
- le stock de consommables ne fait l'objet d'aucun mouvement sur une période de référence.

La méthode évènementielle permet d'appréhender la valorisation des stocks au plus près du réel en s'appuyant sur des éléments tangibles et de faire face à une détérioration de matériel, à un changement de réglementation, à un changement de mode/d'utilisation et à l'obsolescence technique.

Cette méthode repose sur la détermination de dates limite d'utilisation et de dates d'obsolescence liées à un évènement déclencheur non prévisible, modifiant ainsi la politique de gestion des stocks

1.4 Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation de la totalité de la créance est constituée lorsqu'un risque de non-recouvrement apparaît.

1.5 Primes de remboursement des obligations

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par

anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêté des comptes, les charges y afférentes seraient amorties en totalité.

Au 31 décembre 2023, l'Opérateur de Transport ne détient pas de primes de remboursement des obligations.

1.6 *Capitaux propres*

Le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition » qui figure au passif représente essentiellement la valeur résiduelle figée au 1^{er} janvier 1949 - date de création de la RATP - des actifs mis à disposition de la RATP à cette date et qui subsistaient au bilan du 31 décembre 1976. Au 31 décembre 2023, l'Opérateur de Transport n'est pas concerné par le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition ».

Les écarts de réévaluation figurant en capitaux propres sont issus de la réévaluation pratiquée en 1963 sur la base de 1959 et de la réévaluation opérée en 1978 sur la base de 1976.

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital de 283,3 millions d'euros. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 à hauteur de 150 millions d'euros dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009. Au 31 décembre 2023, l'Opérateur de Transport n'est pas concerné par le poste « Dotation en capital ».

Le poste « Transfert de capitaux propres » comprend la quote-part de capitaux propres affectée à l'Opérateur de Transport au moment de la mise en œuvre de la séparation comptable des activités.

Les subventions d'investissement sont rapportées au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens subventionnés, à l'exception des subventions encaissées pour l'acquisition de terrains qui sont rapportées au résultat par dixième.

Les provisions réglementées correspondent :

- à la provision spéciale de réévaluation relative à la réévaluation des biens amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976. Elle est rapportée au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens auxquels elle se rapporte ;
- aux amortissements dérogatoires pratiqués depuis le 1^{er} janvier 2016.

1.7 *Dettes financières*

Les emprunts sont présentés au bilan à leur valeur de remboursement en euros.

Au 31 décembre 2023, la position d'endettement de l'Opérateur de Transport est constituée par les comptes de liaison avec les autres activités comptablement séparées, en particulier avec l'activité SIEGE qui porte comptablement l'ensemble des dettes financières de l'EPIC RATP, mais qui relève bien des besoins de financement pour assurer l'exploitation et les investissements de l'opérateur de transport.

1.8 Opérations en devises

Les actifs et passifs monétaires en devises liés à l'activité financière sont intégralement couverts et font l'objet d'une revalorisation au taux de clôture.

Lorsque l'application du cours de conversion en date de clôture a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Ces gains et pertes latents sont compensés par la revalorisation des instruments dérivés de change souscrits en couverture de ces expositions.

Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change à hauteur du montant non couvert.

La revalorisation de la composante change des *cross currency swaps* et des *swaps* de change est classée au bilan dans la même rubrique que le sous-jacent couvert.

Au 31 décembre 2023, l'Opérateur de Transport ne détient pas d'opérations en devises.

1.9 Instruments financiers dérivés

Les risques de marché liés aux variations de taux d'intérêt et de change sont gérés en utilisant des instruments dérivés (*swaps* de taux d'intérêt, options sur taux, *cross currency swaps*, achats et ventes à terme et *swaps* de change). La quasi-totalité des instruments dérivés est qualifiée de couverture et est strictement adossée à la dette.

Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et produits des opérations couvertes.

Les différentiels d'intérêts à recevoir ou à payer résultant des opérations de *swaps*, *caps* et *floors* de couverture ainsi que les primes et soultes liées à ces opérations sont constatés en résultat sur la durée de vie des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

La RATP peut également être amenée à mettre en place des dérivés afin de gérer le risque d'évolution des prix des matières premières. Les gains et pertes latents résultant des contrats affectés à la couverture des achats futurs de gazole sont différés et pris en compte en résultat lors de la réalisation de la transaction couverte.

Dans le cadre de la gestion centralisée des risques de marché, la RATP souscrit des dérivés pour le compte des filiales du Groupe. Les gains et pertes réalisés sur les dérivés souscrits auprès des contreparties bancaires sont rétrocédés aux filiales à l'origine des demandes de couvertures.

Gestion du risque de taux et du risque de change, hors opérations réalisées pour le compte des filiales

Au 31 décembre 2023, l'Opérateur de Transport ne détient pas d'instrument financier dérivé destiné à couvrir le risque de taux et de change.

Gestion du risque de hausse du coût des matières premières

La RATP a mis en place des opérations de couverture contre la hausse des prix du gaz et de l'électricité pour 2023, 2024 et 2025.

Dérivés souscrits pour le compte des filiales

Au 31 décembre 2023, l'Opérateur de Transport ne détient pas d'instrument financier dérivé souscrit pour le compte des filiales.

1.10 Dettes fournisseurs

Les dettes fournisseurs sont valorisées à leur valeur nominale. Les fournisseurs débiteurs sont présentés à l'actif du bilan.

1.11 Avantages au personnel à long terme

Les engagements sociaux pour avantages à long terme sont provisionnés au bilan selon des calculs actuariels. Ils correspondent à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus.

Plusieurs avantages à long terme sont ainsi comptabilisés :

- les engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles au personnel actif : la RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail et maladies professionnelles à ses agents en activité. Ces rentes ont pour objet d'indemniser les séquelles définitives physiques ou psychologiques ainsi que leur incidence professionnelle dans le déroulement de la carrière de l'assuré. Seules les rentes versées aux actifs relèvent des avantages à long terme faisant l'objet d'une provision. Les rentes du personnel retraité font l'objet d'un engagement hors bilan ;
- les engagements relatifs aux médailles du travail : après un certain nombre d'années de service, les agents bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congés supplémentaires ;
- les engagements relatifs à l'assurance chômage : tout comme Pôle Emploi, la RATP assure à ses agents arrivés au terme de leur contrat un revenu de remplacement dénommé « allocation chômage » dont la durée de versement varie en fonction de la durée d'affiliation et de l'âge de l'intéressé. Ce régime d'indemnisation de fin de contrat de travail est comptabilisé de manière analogue à un régime d'avantages à long terme bien que les avantages soient payables postérieurement à la cessation d'emploi de l'agent ;
- les engagements relatifs aux congés maladie longue durée : les agents atteints d'une longue maladie bénéficient d'autorisations d'absence pour suivre les traitements médicaux nécessités par leur état de santé. Bien que leur contrat de travail soit suspendu, le maintien de tout ou partie du salaire est prévu dans certaines conditions.

L'évaluation des avantages au personnel résulte d'un calcul actuariel. Ce calcul est basé sur des hypothèses de comportements sociaux (mortalité, turnover, etc.) et des hypothèses économiques (taux d'actualisation, profil de carrière, etc.).

Le taux d'actualisation retenu est basé sur un taux Bloomberg 15 ans qui s'établit à 3.25% au 31/12/2023 (contre 4% au 31/12/2022).

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2023	31/12/2022
Taux d'actualisation	3,25%	4,00%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Profil de carrière inflation comprise	2,20%	2,20%
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Taux de turnover	(1) Voir commentaire ci-dessous	0%
Âge de départ à la retraite	(2) Voir commentaire ci-dessous	

- (1) Le taux de turnover se situe entre 5,3% (à 18 ans) et 0,0% (à partir de 55 ans).
(2) L'âge de départ à la retraite est celui auquel les salariés sortent des effectifs en activité pour liquider leur retraite. Les hypothèses d'âge de départ à la retraite sont définies individu par individu. Elles tiennent compte de l'âge d'ouverture des droits, des modalités du régime spécial de retraite des agents de la RATP et de l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés sur les 12 derniers mois. L'hypothèse individuelle correspond donc ainsi au maximum entre la date d'ouverture des droits et l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés.

1.12 Opérations de lease et de crédit-bail

Le résultat acquis par la RATP au titre des opérations de *lease (net present value)* est étalé sur la durée de vie des opérations. L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la note 17.

1.12.1 Opérations de leasehold

De 1997 à 2002, la RATP a effectué des opérations de *leasehold*. Il s'agit d'opérations d'ingénierie financière qui consistent, pour la RATP, à concéder un droit de jouissance de biens dans des conditions et selon des modalités qui permettent à des investisseurs étrangers de considérer qu'ils jouissent de la propriété économique des biens, ce qui les autorise à les amortir et, par conséquent, à en retirer un gain financier grâce à un différé d'imposition.

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *leasehold* figurent à l'actif immobilisé du bilan de la RATP.

Au 31 décembre 2023, l'Opérateur de Transport ne détient pas d'opérations de leasehold.

1.12.2 Opérations de crédit-bail

Île-de-France Mobilités et l'EPIC RATP – Opérateur de Transport ont mis en place un financement par crédit-bail des matériels roulants des lignes tramways T3, T5, T6, T7 et T8.

Dans cette opération, la RATP est le crédit preneur ; Île-de-France Mobilités rembourse les loyers correspondants.

Pendant la phase de construction, la RATP a payé le fournisseur. Lors de la livraison des tramways, la RATP a cédé les rames à un établissement bancaire. Le contrat de crédit-bail a ensuite été mis en place. Ce contrat de crédit-bail sera repris par Île-de-France Mobilités en 2029.

1.13 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

1.13.1 Recettes liées au contrat 2021-2024 avec Ile-de-France Mobilités

Les produits du transport sont prévus par le contrat pluriannuel 2021-2024 conclu entre Ile-de-France Mobilités et la RATP, ils comprennent les composantes suivantes :

- Une rémunération d'exploitation « R1 » qui couvre les charges d'exploitation des activités relevant des obligations de service public de la RATP. Cette rémunération se décompose en trois éléments pour l'opérateur de transport :
 - une rémunération forfaitaire « R11 » couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport ainsi qu'un intéressement aux objectifs de recettes voyageurs encaissées par la RATP pour le compte d'Ile-de-France Mobilités et, pour l'activité du réseau de surface, aux objectifs de validations (à partir de 2022) ;
 - une rémunération « R12 » couvrant à l'euro / l'euro certains impôts et taxes supportés par les différentes activités : la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE), les Taxes Foncières sur les propriétés bâties et non bâties, y compris la Taxe d'enlèvement des ordures ménagères, la Taxe sur les bureaux en Île-de-France, l'Imposition Forfaitaire des Entreprises de Réseaux (IFER) sur les stations radioélectriques. A noter que pour l'activité du Gestionnaire d'Infrastructures, sur recommandation de l'Autorité de Régulation des Transports, un avenant a été signé avec Île-de-France Mobilités en 2022 prévoyant la couverture de l'ensemble des impôts et taxes, avec effet rétroactif au 1er janvier 2021. Ainsi, pour l'activité du Gestionnaire d'Infrastructures, en complément des impôts et taxes suscités, Île-de-France Mobilités couvre désormais les taxes et contributions assises sur les rémunérations des salariés (versement transport, effort construction, taxe d'apprentissage, formation professionnelle continue...), la contribution sociale de solidarité (C3S) et toutes les taxes diverses ;
 - une rémunération forfaitaire « R13 », révisée d'un commun accord avec Ile-de-France Mobilités tous les quadrimestres, couvrant le coût estimé des mesures de protection des voyageurs et des agents rendues nécessaires par le contexte sanitaire ;

- Une rémunération « R2 » qui couvre les charges de capital (dotations aux amortissements et rémunération des capitaux engagés), hors biens de retour et de reprise, relatives (i) aux actifs immobilisés de l'Opérateur de Transport (OT) affectés à l'exploitation du service et (ii) à la base d'actifs afférents aux activités régulées du Gestionnaire d'Infrastructures (GI). La R2 de l'OT est fixée forfaitairement sur la durée du contrat 2021-2024, sur la base de la base d'actifs au 31 décembre 2020 et du plan d'investissements contractualisé sur la période ;
- Des incitations à la performance : bonus ou malus sur la qualité de l'offre et du service.

La rémunération « R11 » est revalorisée chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices, conformément aux dispositions du contrat.

Recettes « voyageurs »

La RATP agit en tant que mandataire d'Ile-de-France Mobilités dans la vente des titres de transport. A ce titre, les recettes voyageurs encaissées par la RATP pour le compte d'Ile-de-France Mobilités sont reversées intégralement à Ile-de-France Mobilités. Ces recettes voyageurs, incluses dans le chiffre d'affaires de la RATP, sont neutralisées en résultat par une charge équivalente, afin de ne pas impacter le compte de résultat de la RATP.

Les tarifs publics sont décidés par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice. Ils constituent une composante de l'obligation de service public que la RATP doit respecter.

1.13.2 Produits en atténuation des charges d'amortissement

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation, comptabilisées au rythme des amortissements des biens auxquels elles se rapportent.

1.14 Impôts et taxes

Intégration fiscale

La RATP a opté en 2016 pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95%, prévu par l'article 223A du Code général des impôts.

Le calcul des impôts et taxes est effectué et affecté comptablement à chaque établissement de l'EPIC RATP.

1.15 Charges de personnel

1.15.1 Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux

Les charges de personnel sont présentées dans le compte de résultat sur les deux lignes "Salaires et traitements" et "Charges sociales", tandis que le résultat du Traitement Comptable de la Protection Sociale (TCPS) est retracé à la ligne "Résultat des régimes sociaux".

1.15.2 Principales caractéristiques des comptes de la Protection Sociale (TCPS)

La RATP est son propre assureur pour les risques maladie, accidents du travail et chômage. L'organisation comptable permet de suivre ce qui relève des dépenses d'« assureur - prestataire social » de l'EPIC.

Risque maladie

Le décret n° 2015-1881 du 30 décembre 2015 relatif au régime spécial de sécurité sociale de la Régie Autonome des Transports Parisiens est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2016.

La RATP distingue les charges et les produits qui relèvent du régime maladie de droit commun (PUMA) et ceux qui relèvent du régime spécial (maladie hors PUMA, accidents du travail et chômage).

Concernant le régime maladie de droit commun, une fois enregistrés les charges et les produits, une dotation d'équilibre est versée à la CNAM par la RATP ou perçue par la RATP auprès de la CNAM afin d'équilibrer le résultat du risque maladie. Le montant de cette dotation d'équilibre est déterminé à l'issue de chaque année. Le régime spécial comprenant le périmètre maladie hors PUMA, accidents de travail et chômage, est financé par la contribution transporteur.

L'activité d'assureur social de la RATP comprend à l'instar des organismes de sécurité sociale proprement dits :

- l'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations sociales patronales ;
- le montant des prestations versées aux bénéficiaires ;
- les frais de gestion ;
- la dotation d'équilibre au régime de droit commun de la branche maladie.

Les prestations comprennent :

- d'une part, des prestations en nature : frais médicaux et hospitaliers, remboursements d'analyses et pharmaceutiques, soins effectués dans les Espaces Santé, etc...
- d'autre part, des prestations en espèces telles que le maintien du salaire aux agents malades (indemnités journalières), l'indemnité décès, les rentes accident du travail, etc...

Risques accidents du travail et chômage

Concernant les régimes accidents du travail et chômage, la différence entre les ressources constituées des cotisations patronales et les prestations payées constitue le résultat du financement du régime.

Résultat de la protection sociale

Les impacts financiers des régimes maladie de droit commun PUMA, maladie hors PUMA, accidents du travail et chômage constituent le « résultat des régimes spéciaux ».

Le détail des éléments financiers est présenté en note 12.

Cotisations patronales

Les ressources des comptes de la protection sociale comprennent principalement les cotisations patronales inscrites sur la ligne "Charges sociales" du compte de résultat de la RATP. S'agissant du risque maladie, la caisse d'assurance maladie de la RATP se voit reverser chaque année une quote-part des ressources de CSG collectée par l'URSSAF.

1.16 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel comprend les impacts financiers des événements survenant hors du cadre des activités ordinaires, dont le montant est significatif, et qui présentent un caractère non récurrent.

Des amortissements dérogatoires sont pratiqués pour des catégories de biens pour lesquels l'administration fiscale admet expressément une durée d'usage généralement plus courte que la durée d'utilisation. En fonction des catégories de biens, les durées d'amortissement fiscal retenues sont conformes aux durées définies par la jurisprudence fiscale, au rapport de l'OCDE édité en 1975, à la doctrine administrative et aux plans comptables professionnels.

2. Immobilisations incorporelles et corporelles

Situation et mouvements	Valeur brute au début de l'exercice	Augmentations	Transfert MSI 2023	Virements	Diminutions	Valeur brute à la clôture de l'exercice
Immobilisations incorporelles :						
- Frais de recherche et développement	399	0	0	30	0	429
- Droit au bail	3	0	0	0	0	2
- Autres	0	0	0	0	0	0
Logiciels en service	819	0	-29	76	(17)	848
Logiciels en-cours	140	152	-8	-53		231
TOTAL	1 361	152	-37	52	(17)	1 510
Immobilisations corporelles :						
- Terrains	329	0	-32	0	0	297
- Constructions	2 673	0	-38	115	(1)	2 749
- Constructions sur sol d'autrui	152	0	0	0	0	152
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	1 678	1	-22	129	(6)	1 780
- Matériel de transport	9 444	10	-6	577	(150)	9 875
- Autres	227	0	-5	16	(2)	236
- Immobilisations corporelles en cours	1 610	1 037	-9	-863	0	1 775
TOTAL	16 111	1 047	-111	-26	(159)	16 862
TOTAL GENERAL	17 472	1 199	-149	26	(176)	18 372

Situation et mouvements	Amortissements cumulés au début de l'exercice	Augmentations dotations de l'exercice	Transfert MSI 2023	Virements	Diminutions d'amortissements de l'exercice	Amortissements cumulés à la fin de l'exercice
Immobilisations incorporelles :						
- Frais de recherche et développement	116	13	0	0	0	129
- Droit au bail	2	0	0	0	0	2
- Autres	635	67	-15	8	(17)	679
TOTAL	752	81	-15	8	(17)	809
Immobilisations corporelles :						
- Terrains	30	3	0	0	0	33
- Constructions	1 380	104	-20	0	(1)	1 464
- Constructions sur sol d'autrui	98	2	0	0	0	100
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	1 194	81	-10	5	(5)	1 266
- Matériel de transport	5 319	393	-4	0	(147)	5 561
- Autres	164	22	-3	1	(2)	182
TOTAL	8 185	605	-36	6	(155)	8 605
TOTAL GENERAL	8 937	686	-51	14	(172)	9 413

2.1 Changement d'estimation sur les provisions pour démantèlement du Matériel Roulant

Le contrat 2021-2024 est le dernier contrat signé par l'EPIC dans le cadre légal actuel d'exclusivité sur les droits d'exploitation des lignes du réseau historique. L'analyse du contrat, et de l'environnement légal et réglementaire dans lequel il s'inscrit, démontre que l'EPIC est exempté de la responsabilité de démantèlement du matériel roulant dont les dates de réformes prévisionnelles vont au-delà, selon les données techniques constructeurs, de la date de fin de l'exploitation en situation de monopole de ces actifs. Ces échéances d'ouverture à la concurrence des réseaux (hors bus) sont respectivement prévues en 2029 pour le réseau de Tramway et en 2039 pour les réseaux ferrés Métro/RER. En effet, à l'ouverture des droits d'exploitation à la concurrence de ces réseaux, ces biens de retour seront légalement rachetés par le concédant Ile de France Mobilités (IDFM), à la valeur nette comptable nette de subvention. Les modalités de comptabilisation des provisions pour démantèlement des matériels roulants concernés ainsi que des composants démantèlements associés ont donc été revues en conséquence.

A ce titre, le traitement comptable appliqué dans les comptes sociaux 2023 de l'Opérateur de Transport pour les matériels roulants concernés a entraîné une reprise de provision pour démantèlement du matériel roulant de +1 millions d'euros et la sortie à la Valeur Nette

Comptable des composants pour démantèlement pour -12 millions d'euros, générant un impact comptable net en résultat exceptionnel de +7 millions d'euros sur l'exercice 2022.

3. Immobilisations financières

	31/12/2022	Changement de méthode	Augmentations	Diminutions	31/12/2023
Participations					0
Créances rattachées à des participations					0
Créances dépôt <i>leasehold</i>					0
Créances dépôt <i>lease</i> suédois					0
Prêts 1% logement					0
Autres créances financières	26	(26)			0
TOTAL	26	(26)			0

4. Stocks et en-cours

	31/12/2023	31/12/2022
- Matières premières et consommables	198	200
- Prestations de services en cours	9	11
- Dépréciations	(59)	(52)
TOTAL	149	158

5. Créances

	31/12/2023			Degré de liquidité de l'actif		31/12/2022
	Montant brut	Provisions	Montant net	Echéances		
				A moins de 1 an	A plus de 1 an	
Avances et acomptes versés sur commande	2	0	2	2	0	4
Créances clients et comptes rattachés	325	(1)	324	324	0	845
Créances Etat et autres collectivités publiques	447		447	447	0	403
Autres	192	(1)	191	191	0	206
Créances Lease	0	0	0	0	0	0
Charges constatées d'avance	0	0	0	0	0	14
TOTAL	966	-2	964	964	0	1 472

6. Valeurs mobilières de placement

Néant.

7. Capitaux propres

7.1 Variation des capitaux propres

	31/12/2022	Augmentation	Diminution	31/12/2023
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition				
Écarts de réévaluation (1)	48	9	(22)	35
Dotations en capital				0
OT - transf. capitaux propres	1 525	82		1 607
GI - transf. capitaux propres	0			0
GIGP - transf. capitaux propres	0			0
SUR - transf. capitaux propres	0			0
Réserves statutaires	0			0
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 01/01/2010	0			0
Réserve générale	0			0
Report à nouveau	308	0	(91)	216
Résultat net (2)	(91)	91	(153)	(153)
Capitaux propres hors subventions d'investissement	1 789	182	(266)	1 705
Provision spéciale de réévaluation (1)	2	0	(1)	1
Provisions amortissements dérogatoires	133	10	0	143
Subventions d'investissement	3 716	1 102	(420)	4 398
TOTAL Capitaux propres	5 640	1 294	(687)	6 247

(1) Les écarts de réévaluation sont détaillés dans la note ci-dessous ; ils concernent principalement l'écart de la réévaluation de 1976.

(2) Le résultat de l'exercice 2022 a été affecté en report à nouveau.

7.2 Ecart de réévaluation

7.2.1 Réévaluation de 1976

Rubriques	Ecart à l'ouverture de l'exercice		Transfert MSI 2023		Variation		Ecart à la clôture de l'exercice	
	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés	Sur réformes	Dotations aux amortissements et provisions	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés
Immobilisations corporelles :								
- Terrains	63	24	-10			2	53	27
- Constructions	19	17	-1	0		0	18	17
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	1	1					0	0
- Matériel de transport	26	26			-1	-1	25	25
- Autres	1	0	-1	0			0	0
	109	68	-11	0	-1	1	97	69
Immobilisations financières :								
- Participations								
TOTAL	109	68	-11	0	-1	1	97	69
							Position nette :	28

7.2.2 Réévaluation de 1959

Le montant de l'écart de réévaluation de 1963 sur la base de 1959 s'élève à 8,6 millions d'euros en 2023.

7.3 Subventions d'investissement

7.3.1 Valeur brute et nette des subventions d'investissement

<i>Situation et mouvements</i>	Valeur brute 31/12/2023	Reprises de subventions	Valeur nette 31/12/2023
Subventions sur Biens	5 186	-2 125	3 061
Subventions sur Encours	1 392	0	1 392
TOTAL hors amortissements dérogatoires sur subventions	6 578	-2 125	4 454
Amortissements dérogatoires sur subventions	0	0	-56
TOTAL	6 578	-2 125	4 398

Les subventions d'exploitation sont enregistrées en compte de résultat dans les Autres produits pour un montant de 50,5 millions d'euros sur l'année 2023.

7.3.2 Suivi de la valeur brute et nette des subventions relatives aux extensions de lignes

Néant.

8. Provisions

<i>Situations et mouvements</i>	Provisions au début de l'exercice	Autres reclassements	Augmentations : dotations de l'exercice	Diminutions: reprises de l'exercice		Virement de poste à poste	Provisions à la fin de l'exercice
				pour utilisation	ajustement		
<i>Rubriques</i>							
- Provisions pour risques							
. Provisions pour litiges (1)	16	(1)	2	1	3	0	14
. Provisions pour accidents de droit commun	96	0	32	21	19	0	88
. Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	3	0	0	4	0	0	0
. Autres provisions pour risques exceptionnels	58	-7	2	6	0	0	46
	173	(8)	37	31	22	0	147
- Provisions pour charges							
. Autres provisions pour charges (2)	114	(10)	24	22	9	0	98
	114	(10)	24	22	9	0	98
TOTAL	287	(17)	60	53	31	0	245

(1) Ces provisions comprennent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux.

(2) Ces provisions comprennent principalement le provisionnement des frais de démantèlement de remises en état de site ainsi que celui des avantages au personnel à long terme.

La société ne fait pas l'objet d'injonctions ou de sanctions pécuniaires pour pratiques anti-concurrentielles.

Dans les comptes 2023 de l'Opérateur de Transport, les variations significatives sont constituées de la provision pour contentieux URSSAF (cf chapitre 12.3) pour -33 millions d'euros et de l'ajustement du calcul de la provision pour démantèlement du matériel roulant qui sera repris par Ile de France Mobilités dans le cadre de l'ouverture à la concurrence (cf chapitre 2.1) pour +1 millions d'euros.

9. Emprunts et dettes financières

9.1 Dettes financières

	Montant brut	Echéances		
		A moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	A plus de 5 ans
- Prêts de la région d'Ile-de-France				
- Emprunts obligataires				
. sur le marché financier "zone euro" (1)				
. sur le marché financier international				
. Emprunts «Tick' épargne»				
- Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
. Emprunts Calyon-contrepartie prêts 1% logement				
. Banque (soldes créditeurs)	72	72		
. Chèques postaux				
- Emprunts et dettes financières (billets de trésorerie)				
- Emprunts et dettes financières affectés aux actifs de <i>lease</i>				
- Emprunts et dettes financières divers	0	0		
- Banque (soldes débiteurs)				
- Collatéraux "remise en garantie"				
- Intérêts courus				
TOTAL	73	73	0	0
- OT - GI compte de liaison	(3 095)	(3 095)		
- OT - GIGP compte de liaison	(7)	(7)		
- OT - SUR compte de liaison	(1)	(1)		
- OT - SIEGE compte de liaison	5410	5410		
TOTAL	2 380	2 380	0	0

9.2 Endettement financier net

	31/12/2023	31/12/2022
Actif financier (A)	562	437
Prêts aux filiales	0	
Créances dépôts lease	0	
Valeurs mobilières de placement	0	
Placement cash collatéraux	0	
Disponibilités et compte de liaison actif	556	437
Créances nettes sur dépositaires	7	
Dérivés Actif		
Dettes financières (B)	2 379	2 289
Prêt de la région Ile-de-France	0	
Emprunt sur le marché financier	0	
Emprunt Tick'Epargne (obligations)	0	
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	72	70
Neu CP (Ex: Billet de trésorerie)	0	
Collatéraux "Remise en garantie"	0	
Dérivés Passif	0	
Compte de liaison OT - autres établissements	2 307	2 219
Endettement financier net (B-A)	1 817	1 852

9.3 Instruments dérivés

Néant.

10. Autres dettes

DETTES D'EXPLOITATION	Montant brut	Echéances		
		A moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	A plus de 5 ans
- Avances et acomptes reçus	0			
- Dettes fournisseurs et comptes rattachés	559	559		
- Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	468	468		
- Autres dettes	145	145		
- Dettes <i>Lease</i>	0			
- Produits constatés d'avance	17	17	0	
TOTAL	1 188	1 188	0	0

11. Chiffre d'affaires

11.1 Détail du chiffre d'affaires

	31/12/2023	31/12/2022
Recettes du trafic	1 969	2 328
Partage des risques sur recettes	6	10
Soustraites recettes directes RATP	1 975	2 337
Bonus qualité de service	8	1
Restitution Contrat IDFM		
R11 - rémunération aux charges d'exploitation	3 206	3 014
R12 - rémunération aux charges d'impôts et taxes	20	42
R13 - rémunération mesures sanitaires	1	5
R2 - rémunération au financement des investissements	580	584
S3 - contribution spécifique au financement du matériel roulant	13	14
Autres produits du transport	55	46
Pénalités (offre, validation, incitations)	(116)	(163)
Soustraites contributions Ile-de-France Mobilités	3 766	3 542
1. Produits du transport	5 741	5 879
2. Produits des activités annexes	52	45
3. Autres prestations de services & ventes de produits résiduels	119	161
Cessions internes	221	349
CHIFFRE D'AFFAIRES	6 133	6 434

11.2 Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport

	31/12/2023	En %	31/12/2022
Réseaux RATP : METRO, RER et BUS	1 969	100%	2 328
- Forfaits NAVIGO hebdomadaires, mensuels et annuels	1 112	56%	1 515
- Autres abonnements (Police, Améthyste)	46	2%	108
- Billets	715	36%	631
- Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres Congrès)	29	1%	26
- Titres non compensés (Paris-visite, Orlybus, Roissybus)	58	3%	47
- Autres	9	0%	1

12. Charges de personnel

12.1 Compte de résultat de la protection sociale

Résultat de la protection sociale de l'EPIC RATP :

	Résultat 2023	Résultat 2022
Risque Maladie		
- Cotisations patronales normalisées PUMA	145	138
- Remboursement CSG (ACOSS) et cotisations ouvrières	76	58
- Recouvrement sur tiers	1	1
- Reprise CAP PUMA	13	20
- Frais de santé y compris Espace Santé PUMA	(346)	(351)
- Coût de fonctionnement PUMA	(11)	(9)
- Dotation d'équilibre PUMA	121	144
- Cotisations sociales RATP - Maladie Hors PUMA	111	75
- Autres cotisations et remboursement divers Hors PUMA	2	2
- Prestations en espèces Hors PUMA	(108)	(108)
- Charges du régime spécial	(6)	(6)
- Coût de fonctionnement hors PUMA	(3)	(3)
RESULTAT NET DU RISQUE MALADIE	(4)	(40)
Risque Accident du Travail		
- Cotisations patronales	46	41
- Charges du régime spécial (dont cotisations au fonds accident du travail)	(1)	(1)
- Prestations en nature et rentes accident du travail (accident du travail)	(22)	(20)
- Prest. en espèces (Maintien du salaire)	(28)	(25)
- Coût de gestion (nets)	(4)	(4)
RESULTAT NET DU RISQUE ACCIDENT DU TRAVAIL	(10)	(10)
Risque Chômage		
- Cotisations patronales	21	20
- Prestations	(23)	(20)
RESULTAT NET DU RISQUE CHOMAGE	(1)	(0)
RESULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	(15)	(50)

Les comptes de la protection sociale affichent un déficit de -15 millions d'euros en 2023 pour l'ensemble de l'EPIC RATP. La quote-part du résultat des régimes spéciaux 2023 affectée à l'établissement OT est de -12 millions d'euros.

12.2 Effectifs moyens employés payés

	31/12/2023	31/12/2022	Variations	
			En nombre	En %
Effectif moyen employé	36 584	39 364	(2 781)	-7,1%
Répartition par catégories:				
. Cadres + Maîtrises (encadrement)	6 513	9 028	(2 515)	-27,9%
. Opérateurs	30 071	30 337	(266)	-0,9%
Répartition par groupes statutaires:				
. Permanents	32 331	35 052	(2 721)	-7,8%
. Contractuels	4 253	4 312	(59)	-1,4%

12.3 Contrôle URSSAF

Au cours du 1er semestre 2018, la RATP a fait l'objet d'un contrôle de l'URSSAF sur les années 2015 à 2017. Les principales divergences identifiées dans le cadre du contrôle concernent les modalités de calcul de l'assiette des cotisations « allocations familiales » des agents sous statut de la RATP.

Une notification de redressement a été adressée à la RATP par l'Administration le 28 mars 2019, pour un montant de 46,9 millions d'euros (dont 4,3 millions d'euros de majorations de retard forfaitaires et complémentaires). Le montant du principal, soit 42,6 millions d'euros, a été réglé par l'entreprise à titre conservatoire le 23 avril 2019. Ce montant a été inscrit à l'actif du bilan comme une créance de la RATP sur l'URSSAF.

La RATP conteste formellement le bien fondé des arguments développés par l'URSSAF.

La RATP a saisi la commission de recours amiable le 21 mai 2019, puis à l'issue d'un délai de 2 mois valant rejet implicite, a saisi le pôle social du Tribunal de Grande Instance de Bobigny le 21 octobre 2019 pour obtenir l'annulation de ce redressement. La commission de recours amiable a formellement rejeté le recours de la RATP par une décision du 12 avril 2021, tout en accordant une remise des majorations forfaitaires à hauteur de 2,1 millions d'euros, sans donner droit à une remise des majorations complémentaires s'élevant à 2,3 millions d'euros. Suite à ce rejet, la RATP a saisi les Tribunaux Judiciaires de Bobigny et de Paris le 24 juin 2021 pour obtenir l'annulation du redressement, puis le 6 septembre 2021, pour contester la décision concernant les majorations complémentaires.

Le 23 juin 2022, le Tribunal Judiciaire de Bobigny a rendu son jugement en maintenant le montant du redressement en principal, mais en annulant toutefois l'ensemble des majorations de retard complémentaires demandées par l'URSSAF. Ainsi, une provision pour risques exceptionnelle de 42,1 millions d'euros, dont 38,8 millions d'euros pour l'Opérateur de Transport, a été comptabilisée dans les comptes 2022 pour le montant contesté du redressement (0,5 millions d'euros n'ont pas été contestés par la RATP sur les 42,6 millions d'euros redressés). Le 15 juillet 2022, la RATP a décidé d'interjeter appel de cette décision judiciaire. Cette provision figure au bilan au 31 décembre 2023 dans la rubrique « Autres provisions pour risque exceptionnelles » du chapitre 8 « Provisions ». Aucun développement nouveau n'est intervenu dans la procédure au cours de l'exercice 2023.

13. Résultat financier

	31/12/2023	31/12/2022
Coût de l'endettement net	(47)	(90)
Dividendes	0	
Autres charges financières	0	
Autres produits financiers	8	62
TOTAL	(39)	(29)

14. Résultat exceptionnel

	31/12/2023	31/12/2022
Amortissements dérogatoires nets de subventions	(4)	(6)
Reprise de subventions sur les terrains (1/10ème)	0	0
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations	(1)	12
Opérations d'ingénierie financière (1)	0	0
Indemnités reçues	0	0
Charges exceptionnelles d'organisation	0	(7)
Litige URSSAF		(39)
Divers	13	9
TOTAL	8	(31)

15. Impôts sur les sociétés et situation fiscale

15.1 Impôts sur les sociétés

	31/12/2023	31/12/2022
Charge d'impôt de l'OT RATP		
Produit net d'intégration fiscale	0	0
Crédits d'impôts	1	1
TOTAL	1	1

Passage du résultat comptable au résultat fiscal Calcul de l'IS théorique

	31/12/2023	31/12/2022
Résultat comptable	(151)	(91)
Réintégrations fiscales	80	51
Déductions fiscales	(208)	(194)
RESULTAT FISCAL	(280)	(234)
Impôt sur les sociétés brut	0	0

Le montant lié au déficit fiscal de l'EPIC pour l'exercice 2023 s'élève à -394 millions d'euros dont un déficit fiscal de -280 millions d'euros pour l'Opérateur de Transport.

15.2 Impôts latents

Les impôts latents ne sont pas comptabilisés dans les comptes sociaux.
Les principaux impôts latents sont :

En millions d'euros	Base 31/12/2022		Base 31/12/2023	
	IDA	IDA 31/12/2022	IDA	IDA 31/12/2023
Réévaluations des actifs	611	153	608	152
Subventions non imposables	1 407	352	1 294	323
Autres différences temporaires	206	51	177	45

En millions d'euros	Base 31/12/2022		Base 31/12/2023	
	IDP	IDP 31/12/2022	IDP	IDP 31/12/2023
Différences temporaires	80	20	61	15

IDA = impôts différés actifs
IDP = impôts différés passifs

15.3 Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge visée par l'article 39-4 du code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.4 Frais généraux non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge de frais généraux au sens de l'article 223 quinquies du code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.5 Contrôle fiscal

Aucun contrôle fiscal n'est en cours.

16. Engagements financiers hors bilan

Engagements donnés	31/12/2023	31/12/2022
1 - Avantages au personnel		
. Prêt au Personnel : caution au profit de la MCS		0
. Personnel : cautions «Constructions individuelles»	27	32
. Indemnités de départ à la retraite	196	202
. Indemnités de décès des actifs	10	12
. Allocations décès des retraités	24	24
. Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayants droit	245	218
. Cessation anticipée d'activité	1	1
2 - Engagement de financement		
. Emprunt envers la Caisse de dépôts et consignations dans le cadre de subventions européennes		
TOTAL	503	489
Engagements reçus	31/12/2023	31/12/2022
. Cautions bancaires reçues des fournisseurs	608	548
TOTAL	608	548

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 3% au 31 décembre 2023. Il était de 4% au 31 décembre 2022.

17. Opérations de locations / sous-locations de trains

17.1 Opérations de leasehold

Néant.

18. Opérations de crédit-bail

Néant.

19. Filiales et participations

19.1 Détail des filiales

Néant.

19.2 Éléments relatifs aux parties liées

Les parties liées concernent les sociétés comprises dans le périmètre de consolidation du groupe RATP.

Les principales opérations concernant l'Opérateur de Transport avec les entreprises liées (flux intragroupe) sont détaillées ci-dessous :

	31/12/2023
Chiffre d'affaires	236
EPIC - GI	204
EPIC - GIGP	0
EPIC - OT	0
EPIC - SUR	10
EPIC - SIEGE	6
Palier RATP Solution Ville	3
Palier RATP Smart System	0
Autres filiales	0
Palier RATP CAP Ile de France	9
Palier RATP DEV	3
Autres produits exploitation	3
Palier RATP Solution Ville	3
Palier RATP Smart System	0
Autres filiales	0
Palier RATP CAP Ile de France	0
Palier RATP DEV	0
TOTAL Produits d'exploitation	240
Achats consommés	0
Palier RATP Smart System	0
Achats et charges externes	718
EPIC - GI	93
EPIC - OT	0
EPIC - SUR	1
EPIC - SIEGE	530
Palier RATP Smart System	19
Palier RATP Solution Ville	18
Autres filiales	11
Palier RATP CAP Ile de France	35
Palier RATP DEV	11
Impôts, taxes et versements assimilés	0
Charges de personnel	0
Redevances	0
TOTAL Charges d'exploitation	718

19.3 Prises de participations et prises de contrôle significatives

Néant.

20. Groupements d'intérêt économique

	Quote-part participation RATP aux frais de fonctionnement
- EURAILTEST 1 boulevard St Martin 75003 PARIS (SIREN 421 526 468)	10,00%
- COMUTITRES 21 boulevard Haussman 75009 PARIS (SIREN 433 136 066)	59,50%

21. Protocoles régissant les relations financières internes

Des activités comptablement séparées peuvent prester pour les autres activités comptablement séparées. Ces relations sont formalisées sous forme de conventions de prestations établies entre les activités.

Au sein des activités comptablement séparées, on distingue trois types de services et de relations financières détaillés au paragraphe 7 du référentiel de séparation comptable : les services opérationnels, les services support et les services généraux.

Les principales opérations internes concernant l'Opérateur de Transport vendeur vers les autres activités comptablement séparées sont présentées ci-dessous :

M€	31/12/2023	31/12/2022
Services opérationnels	190	176
GI	182	167
GIGP		
SUR	8	8
SIEGE		
Services support et services généraux	31	173
GI	22	152
GIGP		1
SUR	2	20
SIEGE	6	
TOTAL	221	348

Cas particulier des coûts de sécurité privée sur le réseau de surface

Ces coûts, principalement constitués des charges de gardiennage fixe des Centres Bus, sont imputés de manière primaire au sein de l'établissement comptable séparé Opérateur de Transport afin d'anticiper une organisation des centres bus qui pourrait être mise en place lors de l'ouverture à la concurrence des réseaux de bus.

En effet, à compter de cette date, cette activité ne relèvera plus des droits exclusifs pour les missions prévues à l'article L. 2251-1 du code des transports.

Cependant, afin de se conformer au référentiel de séparation comptable, pendant cette période temporaire jusqu'à fin 2024, ces activités sont refacturées à l'établissement Sureté qui est en charge du pilotage global de l'activité de sureté.

Au 31 décembre 2023, cette refacturation représente un montant de 6,7 millions d'euros.

22. Evènements postérieurs à la clôture

Néant.



**Comptes séparés
EPIC RATP
Gestionnaire d'Infrastructure / GI**

Exercice clos le 31 décembre 2023
(En normes comptables françaises)

BILAN GI RATP

Actif

En millions d'euros	Notes	31/12/2023		31/12/2022	
		Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	2	171	86	85	79
Immobilisations corporelles	2	20 462	7 896	12 566	12 240
Immobilisations financières	3	0	0	0	0
Actif immobilisé		20 633	7 982	12 651	12 320
Stocks et en-cours	4	70	11	59	59
Créances	5	435	1	434	545
Valeurs mobilières de placement	6				
Disponibilités et Comptes de liaison actif		32		32	8
Actif circulant		537	12	525	613
Frais d'émission d'emprunts					
Primes de remboursement des obligations					
Ecart de conversion actif					
TOTAL ACTIF		21 170	7 994	13 176	12 933

Passif

En millions d'euros	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition			
Ecart de réévaluation		147	148
Dotation en capital			
Reserves			
GI - transf. capitaux propres		1 066	1 066
Report à nouveau		1 429	1 261
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)		185	169
Situation nette		2 827	2 643
Provisions réglementées		738	685
Subventions d'investissement		5 886	5 798
Capitaux propres	7	9 451	9 126
Provisions pour risques et charges	8	9	12
Dettes financières et Comptes de liaison passif	9	3 313	3 333
Dettes fiscales et sociales		80	85
Autres dettes	10	323	377
Ecart de conversion passif			
TOTAL PASSIF		13 176	12 933

COMPTE DE RESULTAT GI RATP

En millions d'euros	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Chiffre d'affaires	11	1 180	1 121
Produits divers		305	274
Produits en atténuation des charges d'amortissements		141	143
Produits d'exploitation		1 626	1 538
Energie		(4)	(2)
Frais relatifs aux lignes affrétées			
Charges de circulation			
Matières et autres charges externes		(552)	(499)
Impôts, taxes et versements assimilés		(68)	(58)
Charges de personnel	12	(273)	(257)
- Salaires et traitements		(183)	(172)
- Charges sociales		(84)	(76)
- Résultat des régimes spéciaux		(1)	(4)
- Intéressement		(5)	(4)
Dotations aux amortissements et aux provisions		(473)	(462)
Autres charges		(1)	(7)
Résultat d'exploitation		255	254
Produits financiers		0	1
Charges financières		(57)	(59)
Résultat financier	13	(57)	(57)
Résultat courant		198	197
Produits exceptionnels		57	44
Charges exceptionnelles		(70)	(73)
Résultat exceptionnel	14	(13)	(29)
Impôts sur les bénéfices	15	0	0
RESULTAT NET		185	169

SOMMAIRE

1. Principes, règles et méthodes comptables.....	13
1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles	13
1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif	13
1.1.2 Immobilisations incorporelles	14
1.1.3 Immobilisations corporelles.....	14
1.1.4 Durées d'amortissement	15
1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles.....	16
1.2 Immobilisations financières.....	17
1.3 Stocks.....	18
1.4 Créances.....	18
1.5 Primes de remboursement des obligations.....	18
1.6 Capitaux propres	18
1.7 Dettes financières	19
1.8 Opérations en devises	19
1.9 Instruments financiers dérivés.....	19
1.10 Dettes fournisseurs	20
1.11 Avantages au personnel à long terme.....	20
1.12 Opérations de lease et de crédit-bail	22
1.12.1 Opérations de leasehold	22
1.12.2 Opérations de crédit-bail	22
1.13 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits.....	22
1.13.1 Recettes liées au contrat 2021-2024 avec Ile-de-France Mobilités	22
1.13.2 Produits en atténuation des charges d'amortissement.....	23
1.14 Impôts et taxes	23
1.15 Charges de personnel.....	23
1.15.1 Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux.....	23
1.15.2 Principales caractéristiques des comptes de la Protection Sociale (TCPS).....	23
1.16 Résultat exceptionnel.....	24
2. Immobilisations incorporelles et corporelles.....	26
2.1 Changement d'estimation sur les provisions pour démantèlement du Matériel Roulant.....	26
3. Immobilisations financières.....	27
4. Stocks et en-cours.....	27
5. Créances.....	27
6. Valeurs mobilières de placement.....	27

7. <i>Capitaux propres</i>	28
7.1 <i>Variation des capitaux propres</i>	28
7.2 <i>Ecart de réévaluation</i>	28
7.2.1 <i>Réévaluation de 1976</i>	28
7.2.2 <i>Réévaluation de 1959</i>	28
7.3 <i>Subventions d'investissement</i>	29
7.3.1 <i>Valeur brute et nette des subventions d'investissement</i>	29
7.3.2 <i>Suivi de la valeur brute et nette des subventions relatives aux extensions de lignes</i> ..	29
8. <i>Provisions</i>	29
9. <i>Emprunts et dettes financières</i>	30
9.1 <i>Dettes financières</i>	30
9.2 <i>Endettement financier net</i>	30
9.3 <i>Instruments dérivés</i>	31
10. <i>Autres dettes</i>	31
11. <i>Chiffre d'affaires</i>	31
11.1 <i>Détail du chiffre d'affaires</i>	31
11.2 <i>Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport</i>	32
12. <i>Charges de personnel</i>	32
12.1 <i>Compte de résultat de la protection sociale</i>	32
12.2 <i>Effectifs moyens employés payés</i>	33
12.3 <i>Contrôle URSSAF</i>	33
13. <i>Résultat financier</i>	34
14. <i>Résultat exceptionnel</i>	34
15. <i>Impôts sur les sociétés et situation fiscale</i>	34
15.1 <i>Impôts sur les sociétés</i>	34
15.2 <i>Impôts latents</i>	35
15.3 <i>Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement</i>	35
15.4 <i>Frais généraux non déductibles fiscalement</i>	35
15.5 <i>Contrôle fiscal</i>	35
16. <i>Engagements financiers hors bilan</i>	36
17. <i>Opérations de locations / sous-locations de trains</i>	36
17.1 <i>Opérations de leasehold</i>	36
17.2 <i>Opérations de lease suédois</i>	36

<i>18. Opérations de crédit-bail.....</i>	<i>37</i>
<i>19. Filiales et participations.....</i>	<i>37</i>
<i>19.1 Détail des filiales.....</i>	<i>37</i>
<i>19.2 Eléments relatifs aux parties liées.....</i>	<i>37</i>
<i>19.3 Prises de participations et prises de contrôle significatives</i>	<i>38</i>
<i>20. Groupements d'intérêt économique</i>	<i>38</i>
<i>21. Protocoles régissant les relations financières internes.....</i>	<i>38</i>
<i>22. Evènements postérieurs à la clôture.....</i>	<i>39</i>

Comptes dissociés des activités comptablement séparées

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (dite loi Grand Paris) a imposé, à compter du 1er janvier 2012, la séparation comptable des activités de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et d'opérateur de transport de la RATP.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) étend l'obligation de séparation comptable en imposant la mise en œuvre de comptes séparés pour les activités suivantes :

- l'activité d'opérateur de transport ;
- l'activité de gestion de l'infrastructure ;
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris ;
- l'activité exercée par son service interne de sécurité (à compter du 1er janvier 2021).

Une activité « Siège » porte, à compter du 1^{er} janvier 2021, les autres opérations réalisées par l'EPIC, distinctes des précédentes, notamment les activités associées à la fonction de société mère tenue par l'EPIC.

Conformément aux dispositions de l'article L. 2142-16 du Code des transports, la séparation comptable vise à prévenir toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre les activités comptablement séparées et à assurer qu'aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

La séparation comptable répond aux principes généraux suivants :

- **Stabilité dans le temps** : les principes généraux de la séparation comptable sont appliqués depuis la séparation des activités d'Opérateur de Transport (OT) et de Gestionnaire d'Infrastructure (GI) au 1er janvier 2012, et sont utilisés pour la création de toute nouvelle activité comptablement séparée. Les règles et méthodes qui conditionnent la définition des périmètres et les principes d'allocation restent stables année après année, sauf évolution des circonstances qui justifierait leur réexamen.
- **Transparence** : les postes de bilan et de compte de résultat de chaque activité comptablement séparée sont périodiquement justifiés par bien, opération, ou transaction, assurant une identification claire des actifs, passifs, produits et charges alloués à chaque activité. Les clés d'affectation sont formalisées et justifiées. Les règles d'imputation sont décrites dans le référentiel de séparation comptable.
- **Homogénéité** : les règles décrites dans ce référentiel sont applicables de manière homogène à l'ensemble des activités comptablement séparées.
- **Auditabilité** : les états financiers des activités comptablement séparées sont certifiés annuellement, conformément à l'article L2142-16 du Code des transports.
- **Priorité à l'imputation directe** : l'imputation directe des actifs, passifs, produits et charges est appliquée dès que le fait générateur de l'opération permet son rattachement à une activité comptablement séparée spécifique.
- **Non-discrimination** : le principe de l'affectation directe est privilégié. Dans le cas de refacturations, les charges sont directement refacturées de façon prioritaire ; à défaut, des clés d'allocation sont identifiées par nature de transaction.

- **Traçabilité dans la comptabilité générale** : les états financiers de l'EPIC RATP sont la consolidation des états financiers des différentes activités comptablement séparées. Le rapprochement entre les états financiers des activités comptablement séparées (postes de bilan et de comptes de résultat) et les états financiers de l'entité EPIC RATP est régulièrement effectué et justifié. D'autre part, l'ERP garantit la séparation comptable avec une duplication des modules par activité comptablement séparée, et une imputation comptable et analytique dirigeant dès l'origine les opérations vers une activité.

La RATP soumet les règles régissant la séparation comptable entre ces activités au contrôle de l'Autorité de Régulation des Transports. La saisine de l'ART par la RATP sur le référentiel de séparation comptable a été effectuée le 30 décembre 2020.

Dans sa décision n°2021-012 du 11 février 2021, l'Autorité a approuvé les règles de la séparation comptable prévue aux articles L. 2142-16 et L. 2251-1-2 du code des transports, les périmètres comptables de chacune des activités, les règles d'imputation ainsi que les principes régissant les relations financières entre ces activités.

Les états financiers sont présentés en millions d'euros sauf exceptions mentionnées.

La Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un EPIC créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne morale de droit public et immatriculée au RCS de Paris. Son siège social est situé au 54, quai de la Râpée, 75012 Paris.

Dans le cadre de la libéralisation des transports publics au sein de l'Union européenne, le règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (dit règlement OSP) introduit le principe de mise en concurrence des activités d'exploitation de services de transport de voyageurs par chemin de fer, assorti de périodes transitoires pour organiser cette mise en concurrence.

Dans le prolongement de ce règlement, la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (dite loi ORTF) organise la fin du monopole de la RATP sur l'exploitation des réseaux et lignes de transport en région d'Ile-de-France, selon l'échéancier suivant :

- le 31 décembre 2024 pour le réseau bus ;
- le 31 décembre 2029 pour le tramway ;
- le 31 décembre 2039 pour le métro et le RER ;

dates à partir desquelles l'exploitation de ces services doit être ouverte à la concurrence.

La loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP aménage le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP. Ainsi, Île-de-France Mobilités (IDFM) pourra échelonner ce processus jusqu'à la fin 2026.

Parallèlement, afin de « satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public », la loi ORTF confie à la RATP la gestion d'infrastructure du réseau métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France et du réseau de RER dont elle assure l'exploitation au 1er janvier 2010.

Dans le même esprit, la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (dite loi Grand Paris) confie à la RATP la gestion technique de l'ensemble des lignes, ouvrages et installations réalisés par la Société du Grand Paris.

Elle lui impose en outre, à compter du 1er janvier 2012, la séparation comptable de ses activités de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et d'opérateur de transport.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) étend l'obligation de séparation comptable en imposant la mise en œuvre de comptes séparés pour les activités suivantes :

- l'activité d'opérateur de transport,
- l'activité de gestion de l'infrastructure mentionnée à l'article L. 2142-3 du Code des transports (constituée du métropolitain et des parties du RER exploitées par la RATP au 1^{er} janvier 2010), à laquelle s'intègre la gestion technique des parties de réseau du Grand Paris Express constituées des prolongements nord et sud de la ligne 14 (de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, d'Olympiades à Aéroport d'Orly),
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express, à l'exclusion de celle concernant les prolongements susvisés de la ligne 14 (disposition entrant en vigueur le 1er janvier 2020),

- l'activité exercée par son service interne de sécurité mentionnée à l'article L. 2251-1 du Code des transports, dont le périmètre d'intervention est étendu aux emprises immobilières de l'infrastructure du Grand Paris Express (disposition prenant effet au 1^{er} janvier 2021). La LOM confirme le monopole de cette activité de sûreté sur le réseau ferré historique, et l'étend au réseau du Grand Paris Express.

Elle soumet enfin les règles régissant la séparation comptable entre ces activités au contrôle de l'Autorité de Régulation des Transports (ART). Ces règles permettent d'assurer l'absence de subventions croisées entre les différents établissements.

S'agissant de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris Express, cette régulation se traduit par l'obligation de mettre en place un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC), validé par l'ART, qui devra assurer que le groupe RATP ne bénéficie pas, du fait de son rôle de gestionnaire technique, d'informations susceptibles de lui conférer un avantage dans la procédure de désignation de l'opérateur de transport par Ile-de-France Mobilités. Ce PGIC, pour lequel l'ART a rendu un avis conforme, a été publié le 3 août 2022. Par ailleurs, la RATP doit publier courant 2023 un document de référence du gestionnaire technique (DRGT) soumis à l'avis de l'ART, présentant les mesures prévues pour assurer un traitement transparent, équitable et non discriminatoire entre les opérateurs de transport.

L'offre de transport en Île-de-France est définie par Île-de-France Mobilités. L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités. Dans le cadre de ces contrats, la RATP s'engage sur la production d'un service de transport de référence défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération forfaitaire et un intéressement aux recettes ou aux validations versés par Île-de-France Mobilités.

Pour l'activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau métro et RER et l'activité de gestionnaire technique du réseau Grand Paris Express, la rémunération de la RATP figurant dans le contrat pluriannuel signé avec Ile-de-France Mobilités fait l'objet d'un avis conforme de l'ART. Pour cela, la RATP doit lui soumettre la trajectoire de rémunération envisagée. L'ART consulte Ile-de-France Mobilités avant de se prononcer et, en l'absence d'avis conforme, fixe la rémunération forfaitaire provisionnelle versée par Ile-de-France Mobilités à la RATP. Les modalités précises de calcul de cette rémunération et de transmission à l'ART ont été précisées dans le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020.

La loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP aménage le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP et modifie des dispositions sur le plan social notamment celles relatives au transfert du personnel.

La loi permet d'étaler le processus d'ouverture à la concurrence des bus franciliens sur une durée maximum de deux ans, celle-ci devant intervenir entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026. Elle traduit les préconisations de la mission confiée par Île-de-France Mobilités (IDFM) à MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset.

Sur le plan social, le texte prévoit notamment :

- une garantie de maintien sur leur site actuel des salariés actuellement en centre bus dont les contrats de travail seront transférés aux nouveaux opérateurs ;
- des conditions de transfert simplifiées pour les salariés actuellement entités mutualisées avec des critères simplifiés et un renforcement des possibilités de volontariat.

- le maintien au sein de l'EPIC RATP des salariés occupant des fonctions de support en central (pas de transfert)
- le bénéfice des garanties sociales (« sac à dos social ») pour tous les salariés transférés, qu'ils soient transférés aux nouveaux opérateurs ou au sein d'IDFM ;
- un maintien de ces garanties sociales en cas de recrutement futur par l'EPIC RATP ou ses filiales ou celles des opérateurs de transport favorisant ainsi les parcours professionnels au sein du monde du transport public.
- un dispositif de recours au volontariat spécifique pour changer de site, déclenché à la demande d'IDFM ;
- le report de l'entrée en vigueur de certaines dispositions du cadre social territorialisé (CST) pour une période transitoire de 15 mois maximum.

Un décret d'application de cette loi devrait paraître prochainement à l'issue de la concertation des parties et avis du Conseil d'Etat.

Contrat Ile-de-France Mobilités 2021-2024

Le contrat entre l'EPIC RATP et Ile-de-France Mobilités couvrant la période 2021-2024 a été signé le 16 juin 2021. Les modalités de rémunération sont décrites au paragraphe 1.13.1 ci-dessous.

Avec la conclusion de ce contrat, l'activité « transport » de l'EPIC est désormais soumise à la TVA sur la totalité de son chiffre d'affaires (recettes voyageurs et rémunérations versées par IDFM au taux de 10%) depuis le 1er janvier 2021. A noter que ses activités « prestataire social », « gestion des financements » et « mise à disposition d'effectifs » restent soumises à la taxe sur les salaires, comme par le passé.

Les comptes annuels de l'EPIC RATP – Gestionnaire d'Infrastructure (GI) sont intégrés dans les comptes consolidés du Groupe RATP.

Les comptes au 31 décembre 2023 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 8 mars 2024.

L'activité de Gestionnaire d'Infrastructure (GI)

L'article 2142-3 du code des transports définit le périmètre du GI par les missions de la RATP dans son rôle de Gestionnaire d'Infrastructure, à savoir :

- la RATP est gestionnaire d'infrastructure pour « satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné et à l'impératif de continuité du service public » ;
- le GI « est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public » ;
- le GI « est chargé de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent » ;
- le GI « adapte les lignes, ouvrages et installations en prenant en compte les besoins des utilisateurs et favorise leur interopérabilité.

Pour l'activité comptablement séparée GI, ces missions concernent le réseau historique c'est-à-dire les lignes 1 à 14 du Metro et les parties des lignes A et B du RER exploitées par la RATP au 1^{er} janvier 2010.

Conformément à l'article L. 2142-16 du Code des transports, cette activité inclut également l'activité de gestion technique des parties du réseau de transport public du Grand Paris constituant des prolongements des lignes du réseau métropolitain.

Par ailleurs, le code des transports confie à la RATP les missions de maîtrise d'ouvrage ou de co-maitrise d'ouvrage des extensions et prolongements des réseaux dont elle est gestionnaire en application de l'article L. 2142-3. Ces missions font également partie du périmètre de l'activité GI. Ce périmètre comprend donc des activités de maintenance et de valorisation des actifs d'infrastructures, de maitrise d'ouvrage, d'ingénierie et de gestion de projets concernant ces actifs et les activités support rattachées à ces activités.

Le périmètre comptable de la gestion d'infrastructure inclut l'ensemble des éléments d'actif, de passif, de produits et de charges liés à l'exercice de ces missions et activités.

Le périmètre des biens relevant de l'infrastructure gérée par la RATP est précisé à l'article L.2142-10 du Code des transports et dans l'annexe 2 du décret 2011-320 pour l'activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau historique.

1. Principes, règles et méthodes comptables

Les montants sont exprimés en millions d'euros, sauf exception mentionnée dans les notes, et arrondis au million d'euros le plus proche. Par conséquent, la somme des montants arrondis peut présenter des écarts non significatifs par rapport au total reporté.

Le plan comptable de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel en date du 21 mars 1985, sur avis de conformité donné par le Conseil national de la comptabilité. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du plan comptable général.

Les comptes séparés sont établis à partir des normes comptables françaises, qui sont également celles utilisées pour l'établissement des comptes sociaux de l'EPIC RATP publiés annuellement, comme si les activités séparées étaient des entités autonomes.

1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif

Le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition distingue quatre catégories d'actifs, spécifiées dans la loi d'Organisation et de Régulation du Transport Ferroviaire (ORTF) :

- la RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire (lignes historiques du réseau, hors lignes du Grand Paris Express) ;
- les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent à Île-de-France Mobilités depuis le 1er janvier 2010. Île-de-France Mobilités entrera en possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation des services. Le décret d'application n°2011-320 prévoit qu'Île-de-France Mobilités effectue, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP, le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de la RATP ;
- les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, appartiennent en pleine propriété à la RATP. A l'expiration des droits d'exploitation de lignes, Île-de-France Mobilités dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens à la valeur nette comptable nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de la RATP. Concernant les centres bus, Ile-de-France Mobilités a formalisé par une délibération du 8 octobre 2020 son intention de reprendre ces installations ;
- les immeubles et autres biens qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation appartiennent en pleine propriété à la RATP.

Les biens inscrits à l'actif du Gestionnaire d'Infrastructure sont comptabilisés en fonction de leur régime de propriété :

	Gestionnaire d'Infrastructure / Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris
Type de biens	Biens propres
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure (gestionnaire d'infrastructure historique) ou à l'activité concernée (gestionnaire d'infrastructure historique et gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris).
Régime de propriété	La RATP est propriétaire de ces biens.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation	Le décret d'application 2020-1752 du 28 décembre 2020 fixe les modalités de détermination de la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de ces biens (voir paragraphe 1.13.1).
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable

1.1.2 Immobilisations incorporelles

Les frais de recherche et développement, afférents à des projets nettement individualisés, ayant de sérieuses chances de réussite technique et de rentabilité commerciale, sont inscrits à l'actif du bilan lorsqu'ils remplissent les critères énoncés par la réglementation comptable. Leur durée d'amortissement dépend de la durée d'utilisation du bien auquel ils se rapportent. Tous les autres frais de recherche et de développement sont pris en charges d'exploitation.

1.1.3 Immobilisations corporelles

Les immobilisations, quel que soit leur régime de propriété, sont inscrites au bilan à leur coût historique (coût d'acquisition ou coût de production). Leur valorisation tient compte des réévaluations pratiquées en 1963 sur la base de 1959 et en 1978 sur la base de 1976.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propres à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation.

Certains actifs bénéficient de subventions d'investissement. Les comptes intègrent également la comptabilisation à l'actif et au passif du montant des subventions méritées. Elles correspondent aux dépenses d'investissements déjà effectuées mais pour lesquelles les subventions n'ont pas encore été appelées. Cette estimation s'élève à l'EPIC à 297 millions d'euros à fin 2023 dont 197 millions d'euros pour le GI, et représentait 281 millions d'euros à fin 2022 à l'EPIC dont 245 millions d'euros pour le GI.

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant la méthode linéaire, en fonction des durées d'utilisation définies par les techniciens de la RATP. Les durées d'utilité des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative. Une

provision pour amortissement dérogatoire est constatée quand l'amortissement dégressif fiscal est supérieur à l'amortissement calculé selon le mode linéaire.

Les pièces de rechange sont comptabilisées en immobilisations et sont valorisées au coût unitaire d'origine. Pour les pièces de rechange gérées dans des outils de type GMAO, la valorisation se fait au coût unitaire moyen pondéré.

La dotation aux amortissements des pièces de rechange est calculée sur la base du taux d'amortissement du matériel auquel se rattachent ces pièces.

1.1.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée d'utilisation selon un mode linéaire. Les durées retenues des principaux biens sont les suivantes :

<i>Bâtiments, installations et équipements, matériel et outillage</i>	Durées d'utilisation
Gros œuvre des bâtiments	50 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans
Équipement industriel lourd	15 à 30 ans
Petit outillage	5 à 10 ans
Mobilier	10 ans
Systèmes d'information – développement et paramétrage	5 à 10 ans
Progiciel et matériel informatique	3 à 5 ans

<i>Infrastructures ferroviaires</i>	Durées d'utilisation
Gros œuvre des tunnels, points d'arrêts, accès	35 à 140 ans
Aménagements des points d'arrêts et accès	15 à 40 ans
Voies	10 à 50 ans
Alimentation courant de traction métro (GI)	5 à 50 ans
Caténaires RER – tramway	15 à 50 ans

<i>Signalisation des voies et système d'aide à la conduite des trains</i>	Durées d'utilisation
Système d'Automatisation de l'Exploitation des Trains (SAET)	5 à 35 ans
Pilotage automatique	15 à 30 ans
Signalisations des voies	10 à 40 ans

<i>Matériels roulants</i>	Durées d'utilisation
Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans
Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans

<i>Installations et équipements, matériel et outillage</i>	Durées d'utilisation
Appareils élévateurs et translateurs	10 à 40 ans
Télécoms et alarmes	5 à 15 ans
Installations électriques	5 à 30 ans
Postes de transformation de courant	10 à 100 ans
Matériel d'épuisement et ventilation	15 à 30 ans
Équipements et matériels de climatisation	5 à 10 ans
Équipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans

1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

Les règles comptables prévoient la mise en œuvre d'une démarche pour identifier s'il existe un indice quelconque montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de sa valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur actuelle, celle-ci étant définie comme la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'usage.

Concernant les activités de Gestionnaire d'Infrastructure, la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 et son décret d'application 2020-1752 du 28 décembre 2020 précisent les modalités de rémunération du GI, qui doivent assurer la couverture de l'ensemble des charges courantes d'exploitation, des dotations aux amortissements et une juste rémunération des capitaux engagés nécessaire au financement pérenne des investissements. Le décret détermine les conditions de régulation de cette rémunération par l'Autorité de Régulation des Transports (ART).

La valeur nette comptable des actifs du Gestionnaire d'Infrastructure comprend notamment les actifs immobilisés (corporels et incorporels amortissables) nets de subventions.

Principales hypothèses utilisées pour la détermination de la valeur recouvrable des actifs

La valeur recouvrable des biens propres du gestionnaire d'infrastructure correspond à leur valeur d'utilité dont la détermination repose sur les flux de trésorerie futurs nets d'IS qui ont été projetés.

Dans le contexte indiqué ci-dessus, les données retenues pour les tests de dépréciation pour la clôture 2023 sont les suivantes :

- Pour l'année 2023 et 2024 : prévisions reposant sur le budget 2024 de l'EPIC RATP ;
- Pour l'année 2025 : en l'absence de contrat négocié à date pour cette période, les prévisions reposent sur une hypothèse de reconduction des grands principes du contrat RATP Île-de-France Mobilités 2021-2024 et d'une extrapolation des plans d'investissement et de performance interne des UGT. Cette prévision est actualisée sur son périmètre (sortie progressive de l'activité « bus » en lien avec l'ouverture à la concurrence du réseau parisien), et intègre plusieurs hypothèses visant à déterminer les différentes rémunérations ;
- Au-delà de 2025 : les hypothèses normatives retenues pour projeter l'année 2025 ont été reconduites à l'infini (à l'exception des activités progressivement ouvertes à la concurrence) ;
- Pour l'ensemble des UGT, un investissement normatif de renouvellement a été estimé.

Les valeurs terminales ont été calculées à partir d'un flux normatif déterminé à l'issue de la période explicite du plan et projeté à l'infini sur la base d'un taux de croissance à long terme de l'activité de 1%, majoré d'un taux d'inflation de 1,2 %.

	Gestionnaire d'infrastructure
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	5,2%
Taux de croissance à l'infini	2,2%

Les taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) retenus ont été déterminés par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP.

Résultats du test de dépréciation

Le test de dépréciation réalisé sur les actifs du gestionnaire d'infrastructure n'a pas mis en évidence de perte de valeur. En conséquence, aucune dépréciation n'a été constatée dans les comptes du Gestionnaire d'Infrastructure au 31 décembre 2023.

Sensibilité de la valeur recouvrable des actifs

Des tests de sensibilité ont été mis en œuvre afin de conforter les résultats dans le cadre du test de dépréciation effectué. Sur la base des actifs testés :

	Gestionnaire d'infrastructure
Unité Génératrice de Trésorerie	
Variation du taux d'actualisation requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+0,54 points
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	-0,59 points
Variation des investissements normatifs requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+41 millions d'euros

1.2 Immobilisations financières

La valeur brute de ces actifs est constituée par leur coût d'achat y compris les coûts directement attribuables engagés pour la mise en place de l'actif financier. Les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes sont rattachés au coût d'acquisition de l'immobilisation.

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure ne détient pas de titre financier.

1.3 Stocks

Les stocks sont enregistrés au plus faible du coût (y compris les frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût unitaire moyen pondéré.

La RATP a affiné la méthode d'évaluation des stocks de consommables privilégiant la méthode événementielle plutôt que statistique (dépréciation en fonction de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique).

Une provision pour dépréciation est constatée dès lors que :

- la valeur du stock de consommables est inférieure à son coût d'acquisition ou de production ;
- le stock de consommables subit une obsolescence ou a une durée de vie limitée ;
- le stock de consommables ne fait l'objet d'aucun mouvement sur une période de référence.

La méthode événementielle permet d'appréhender la valorisation des stocks au plus près du réel en s'appuyant sur des éléments tangibles et de faire face à une détérioration de matériel, à un changement de réglementation, à un changement de mode/d'utilisation et à l'obsolescence technique.

Cette méthode repose sur la détermination de dates limite d'utilisation et de dates d'obsolescence liées à un événement déclencheur non prévisible, modifiant ainsi la politique de gestion des stocks.

1.4 Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation de la totalité de la créance est constituée lorsqu'un risque de non-recouvrement apparaît.

1.5 Primes de remboursement des obligations

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêté des comptes, les charges y afférentes seraient amorties en totalité.

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure ne détient pas de primes de remboursement des obligations.

1.6 Capitaux propres

Les écarts de réévaluation figurant en capitaux propres sont issus de la réévaluation pratiquée en 1963 sur la base de 1959 et de la réévaluation opérée en 1978 sur la base de 1976.

Le poste « Transfert de capitaux propres » comprend la quote-part de capitaux propres affectée au Gestionnaire d'Infrastructure au moment de la mise en œuvre de la séparation comptable des activités.

Les subventions d'investissement sont rapportées au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens subventionnés, à l'exception des subventions encaissées pour l'acquisition de terrains qui sont rapportées au résultat par dixième.

Les provisions réglementées correspondent :

- à la provision spéciale de réévaluation relative à la réévaluation des biens amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976. Elle est rapportée au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens auxquels elle se rapporte ;
- aux amortissements dérogatoires pratiqués depuis le 1^{er} janvier 2016.

1.7 Dettes financières

Les emprunts sont présentés au bilan à leur valeur de remboursement en euros.

Au 31 décembre 2023, la position d'endettement du Gestionnaire d'Infrastructure est constituée par les comptes de liaison avec les autres activités comptablement séparées, en particulier avec l'activité SIEGE qui porte l'ensemble des dettes financières de l'EPIC RATP.

1.8 Opérations en devises

Les actifs et passifs monétaires en devises liés à l'activité financière sont intégralement couverts et font l'objet d'une revalorisation au taux de clôture.

Lorsque l'application du cours de conversion en date de clôture a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Ces gains et pertes latents sont compensés par la revalorisation des instruments dérivés de change souscrits en couverture de ces expositions.

Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change à hauteur du montant non couvert.

La revalorisation de la composante change des *cross currency swaps* et des *swaps* de change est classée au bilan dans la même rubrique que le sous-jacent couvert.

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure ne détient pas d'opérations en devises.

1.9 Instruments financiers dérivés

Les risques de marché liés aux variations de taux d'intérêt et de change sont gérés en utilisant des instruments dérivés (*swaps* de taux d'intérêt, options sur taux, *cross currency swaps*, achats et ventes à terme et *swaps* de change). La quasi-totalité des instruments dérivés est qualifiée de couverture et est strictement adossée à la dette.

Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et produits des opérations couvertes.

Les différentiels d'intérêts à recevoir ou à payer résultant des opérations de *swaps*, *caps* et *floors* de couverture ainsi que les primes et soultes liées à ces opérations sont constatés en résultat sur la durée de vie des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

La RATP peut également être amenée à mettre en place des dérivés afin de gérer le risque d'évolution des prix des matières premières. Les gains et pertes latents résultant des contrats affectés à la couverture des achats futurs de gazole sont différés et pris en compte en résultat lors de la réalisation de la transaction couverte.

Dans le cadre de la gestion centralisée des risques de marché, la RATP souscrit des dérivés pour le compte des filiales du Groupe. Les gains et pertes réalisés sur les dérivés souscrits auprès des contreparties bancaires sont rétrocédés aux filiales à l'origine des demandes de couvertures.

Gestion du risque de taux et du risque de change, hors opérations réalisées pour le compte des filiales

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure ne détient pas d'instrument financier dérivé destiné à couvrir le risque de taux et de change.

Gestion du risque de hausse du coût des matières premières

La RATP a mis en place des opérations de couverture contre la hausse des prix du gaz et de l'électricité pour 2023, 2024 et 2025.

Dérivés souscrits pour le compte des filiales

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure ne détient pas d'instrument financier dérivé souscrit pour le compte des filiales.

1.10 Dettes fournisseurs

Les dettes fournisseurs sont valorisées à leur valeur nominale. Les fournisseurs débiteurs sont présentés à l'actif du bilan.

1.11 Avantages au personnel à long terme

Les engagements sociaux pour avantages à long terme sont provisionnés au bilan selon des calculs actuariels. Ils correspondent à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus.

Plusieurs avantages à long terme sont ainsi comptabilisés :

- les engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles au personnel actif : la RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail et maladies professionnelles à ses agents en activité. Ces rentes ont pour objet

d'indemniser les séquelles définitives physiques ou psychologiques ainsi que leur incidence professionnelle dans le déroulement de la carrière de l'assuré. Seules les rentes versées aux actifs relèvent des avantages à long terme faisant l'objet d'une provision. Les rentes du personnel retraité font l'objet d'un engagement hors bilan ;

- les engagements relatifs aux médailles du travail : après un certain nombre d'années de service, les agents bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congés supplémentaires ;
- les engagements relatifs à l'assurance chômage : tout comme Pôle Emploi, la RATP assure à ses agents arrivés au terme de leur contrat un revenu de remplacement dénommé « allocation chômage » dont la durée de versement varie en fonction de la durée d'affiliation et de l'âge de l'intéressé. Ce régime d'indemnisation de fin de contrat de travail est comptabilisé de manière analogue à un régime d'avantages à long terme bien que les avantages soient payables postérieurement à la cessation d'emploi de l'agent ;
- les engagements relatifs aux congés maladie longue durée : les agents atteints d'une longue maladie bénéficient d'autorisations d'absence pour suivre les traitements médicaux nécessités par leur état de santé. Bien que leur contrat de travail soit suspendu, le maintien de tout ou partie du salaire est prévu dans certaines conditions.

L'évaluation des avantages au personnel résulte d'un calcul actuariel. Ce calcul est basé sur des hypothèses de comportements sociaux (mortalité, turnover, etc.) et des hypothèses économiques (taux d'actualisation, profil de carrière, etc.).

Le taux d'actualisation retenu est basé sur un taux Bloomberg 15 ans qui s'établit à 3,25 % au 31/12/2023 (contre 4% au 31/12/2022).

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2023	31/12/2022
Taux d'actualisation	3,25%	4,00%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Profil de carrière inflation comprise	2,20%	2,20%
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Taux de turnover	(1) Voir commentaire ci-dessous	
Âge de départ à la retraite	(2) Voir commentaire ci-dessous	

(1) Le taux de turnover se situe entre 5,3% (à 18 ans) et 0,0% (à partir de 55 ans).

(2) L'âge de départ à la retraite est celui auquel les salariés sortent des effectifs en activité pour liquider leur retraite. Les hypothèses d'âge de départ à la retraite sont définies individu par individu. Elles tiennent compte de l'âge d'ouverture des droits, des modalités du régime spécial de retraite des agents de la RATP et de l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés sur les 12 derniers mois. L'hypothèse individuelle correspond donc ainsi au maximum entre la date d'ouverture des droits et l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés.

1.12 Opérations de lease et de crédit-bail

Le résultat acquis par la RATP au titre des opérations de *lease (net present value)* est étalé sur la durée de vie des opérations. L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la note 17.

1.12.1 Opérations de leasehold

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure ne détient pas d'opérations de leasehold.

1.12.2 Opérations de crédit-bail

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure ne détient pas d'opérations de crédit-bail.

1.13 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

1.13.1 Recettes liées au contrat 2021-2024 avec Ile-de-France Mobilités

Les recettes prévues par le contrat pluriannuel 2021-2024 conclu entre Ile-de-France Mobilités et la RATP comprennent les composantes suivantes :

- Une rémunération d'exploitation « R1 » qui couvre les charges d'exploitation des activités relevant des obligations de service public de la RATP. Cette rémunération se décompose en trois éléments :
 - une rémunération forfaitaire « R11 » couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure, ainsi qu'un intéressement aux objectifs de recettes voyageurs encaissées par la RATP pour le compte d'Ile-de-France Mobilités et, pour l'activité du réseau de surface, aux objectifs de validations (à partir de 2022) ;
 - une rémunération « R12 » couvrant à l'euro / l'euro certains impôts et taxes supportés par les différentes activités : la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE), les Taxes Foncières sur les propriétés bâties et non bâties, y compris la Taxe d'enlèvement des ordures ménagères, la Taxe sur les bureaux en Île-de-France, l'Imposition Forfaitaire des Entreprises de Réseaux (IFER) sur les stations radioélectriques. A noter que pour l'activité du Gestionnaire d'Infrastructures, sur recommandation de l'Autorité de Régulation des Transports, un avenant a été signé avec Île-de-France Mobilités en 2022 prévoyant la couverture de l'ensemble des impôts et taxes, avec effet rétroactif au 1er janvier 2021. Ainsi, pour l'activité du Gestionnaire d'Infrastructures, en complément des impôts et taxes suscités, Île-de-France Mobilités couvre désormais les taxes et contributions assises sur les rémunérations des salariés (versement transport, effort construction, taxe d'apprentissage, formation professionnelle continue...), la contribution sociale de solidarité (C3S) et toutes les taxes diverses ;

- une rémunération forfaitaire « R13 », révisée d'un commun accord avec Ile-de-France Mobilités tous les quadrimestres, couvrant le coût estimé des mesures de protection des voyageurs et des agents rendues nécessaires par le contexte sanitaire ;
- Une rémunération « R2 » qui couvre les charges de capital (dotations aux amortissements et rémunération des capitaux engagés), hors biens de retour et de reprise, relatives à la base d'actifs afférents aux activités régulées du Gestionnaire d'Infrastructure (GI). La R2 du GI est ajustée annuellement sur la base du montant effectif de la base d'actifs régulée du GI ;
- Des incitations à la performance : bonus ou malus sur la qualité de l'offre et du service.

La rémunération des activités régulées du GI est ajustée annuellement pour restituer à Ile-de-France Mobilités 50% du résultat courant des activités non régulées du GI mentionnées à l'article 4 du décret 2020-1752.

1.13.2 Produits en atténuation des charges d'amortissement

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation, comptabilisées au rythme des amortissements des biens auxquels elles se rapportent.

1.14 Impôts et taxes

Intégration fiscale

La RATP a opté en 2016 pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95%, prévu par l'article 223A du Code général des impôts.

Le calcul des impôts et taxes est effectué et affecté comptablement à chaque établissement de l'EPIC RATP.

1.15 Charges de personnel

1.15.1 Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux

Les charges de personnel sont présentées dans le compte de résultat sur les deux lignes "Salaires et traitements" et "Charges sociales", tandis que le résultat du Traitement Comptable de la Protection Sociale (TCPS) est retracé à la ligne "Résultat des régimes sociaux".

1.15.2 Principales caractéristiques des comptes de la Protection Sociale (TCPS)

La RATP est son propre assureur pour les risques maladie, accidents du travail et chômage. L'organisation comptable permet de suivre ce qui relève des dépenses d'« assureur - prestataire social » de l'EPIC.

Risque maladie

Le décret n° 2015-1881 du 30 décembre 2015 relatif au régime spécial de sécurité sociale de la Régie Autonome des Transports Parisiens est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2016.

La RATP distingue les charges et les produits qui relèvent du régime maladie de droit commun (PUMA) et ceux qui relèvent du régime spécial (maladie hors PUMA, accidents du travail et chômage).

Concernant le régime maladie de droit commun, une fois enregistrés les charges et les produits, une dotation d'équilibre est versée à la CNAM par la RATP ou perçue par la RATP auprès de la CNAM afin d'équilibrer le résultat du risque maladie. Le montant de cette dotation d'équilibre est déterminé à l'issue de chaque année. Le régime spécial comprenant le périmètre maladie hors PUMA, accidents de travail et chômage, est financé par la contribution transporteur.

L'activité d'assureur social de la RATP comprend à l'instar des organismes de sécurité sociale proprement dits :

- l'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations sociales patronales ;
- le montant des prestations versées aux bénéficiaires ;
- les frais de gestion ;
- la dotation d'équilibre au régime de droit commun de la branche maladie.

Les prestations comprennent :

- d'une part, des prestations en nature : frais médicaux et hospitaliers, remboursements d'analyses et pharmaceutiques, soins effectués dans les Espaces Santé, etc...
- d'autre part, des prestations en espèces telles que le maintien du salaire aux agents malades (indemnités journalières), l'indemnité décès, les rentes accident du travail, etc...

Risques accidents du travail et chômage

Concernant les régimes accidents du travail et chômage, la différence entre les ressources constituées des cotisations patronales et les prestations payées constitue le résultat du financement du régime.

Résultat de la protection sociale

Les impacts financiers des régimes maladie de droit commun PUMA, maladie hors PUMA, accidents du travail et chômage constituent le « résultat des régimes spéciaux ».

Le détail des éléments financiers est présenté en note 12.

Cotisations patronales

Les ressources des comptes de la protection sociale comprennent principalement les cotisations patronales inscrites sur la ligne "Charges sociales" du compte de résultat de la RATP. S'agissant du risque maladie, la caisse d'assurance maladie de la RATP se voit reverser chaque année une quote-part des ressources de CSG collectée par l'URSSAF.

1.16 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel comprend les impacts financiers des événements survenant hors du cadre des activités ordinaires, dont le montant est significatif, et qui présentent un caractère non récurrent.

Des amortissements dérogatoires sont pratiqués pour des catégories de biens pour lesquels l'administration fiscale admet expressément une durée d'usage généralement plus courte que la durée d'utilisation. En fonction des catégories de biens, les durées d'amortissement fiscal retenues sont conformes aux durées définies par la jurisprudence fiscale, au rapport de l'OCDE édité en 1975, à la doctrine administrative et aux plans comptables professionnels.

2. Immobilisations incorporelles et corporelles

Situation et mouvements	Valeur brute				Valeur brute à la clôture de l'exercice
	au début de l'exercice	Augmentations	Virements	Diminutions	
Immobilisations incorporelles :					
- Frais de recherche et développement		0	0	0	0
- Droit au bail		0	0	0	0
- Autres		0	0	0	0
Logiciels en service	126	0	17	-4	138
Logiciels en-cours	23	24	-14	0	32
TOTAL	149	24	3	-4	171
Immobilisations corporelles :					
- Terrains	324	0	5	-1	329
- Constructions	11 704	0	492	-11	12 184
- Constructions sur sol d'autrui	0	0	0	0	0
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	4 974	0	235	-9	5 201
- Matériel de transport	107	0	0	0	108
- Autres	30	0	4	0	34
- Immobilisations corporelles en cours	2 570	770	-733	0	2 608
TOTAL	19 709	770	4	-20	20 462
TOTAL GENERAL	19 857	794	7	-25	20 633

Situation et mouvements	Amortissements		Virements	Amortissements	
	cumulés au début de l'exercice	Augmentations dotations de l'exercice		diminutions d'amortissements de l'exercice	cumulés à la fin de l'exercice
Immobilisations incorporelles :					
- Frais de recherche et développement		0		0	0
- Droit au bail		0		0	0
- Autres	69	21		(4)	86
TOTAL	69	21		(4)	86
Immobilisations corporelles :					
- Terrains	0	0		0	0
- Constructions	4 511	228		(11)	4 728
- Constructions sur sol d'autrui	0	0		0	0
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	2 856	215		(8)	3 062
- Matériel de transport	81	3		(0)	85
- Autres	20	2		(0)	21
TOTAL	7 468	447		(19)	7 896
TOTAL GENERAL	7 538	468		(24)	7 982

2.1 Changement d'estimation sur les provisions pour démantèlement du Matériel Roulant

Néant.

3. Immobilisations financières

	31/12/2022	Augmentations	Diminutions	31/12/2023
Participations				0
Créances rattachées à des participations				0
Créances dépôt <i>leasehold</i>				0
Créances dépôt <i>lease</i> suédois				0
Prêts 1% logement	0	0	0	0
Autres créances financières	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0

4. Stocks et en-cours

	31/12/2023	31/12/2022
- Matières premières et consommables	65	66
- Prestations de services en cours	5	5
- Dépréciations	(11)	(12)
TOTAL	59	59

5. Créances

	31/12/2023					31/12/2022
	Montant brut	Provisions	Montant net	Degré de liquidité de l'actif		Montant net
				Echéances		
			A moins de 1 an	A plus de 1 an		
Avances et acomptes versés sur commande	1		1	1		1
Créances clients et comptes rattachés	112	(1)	111	111		140
Créances Etat et autres collectivités publiques	299		299	299	0	390
Autres	22	(0)	22	18	4	15
Charges constatées d'avance	1		1	1	0	
TOTAL	435	(1)	434	429	4	545

6. Valeurs mobilières de placement

Néant.

7. Capitaux propres

7.1 Variation des capitaux propres

	31/12/2022	Augmentation	Diminution	31/12/2023
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition				0
Ecart de réévaluation (1)	148		(1)	147
Dotations en capital				0
GI - transf. capitaux propres	1066	0	0	1 066
Réserves statutaires				0
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 01/01/2010				0
Réserve générale				0
Report à nouveau	1 261	169	0	1 429
Résultat net (2)	169	185	(169)	185
Capitaux propres hors subventions d'investissement	2 643	354	(170)	2 828
Provision spéciale de réévaluation (1)	315	0	(8)	307
Provisions amortissements dérogatoires	370	67	(6)	431
Subventions d'investissement	5 798	307	(220)	5 886
TOTAL Capitaux propres	9 126	728	(403)	9 451

(1) Les écarts de réévaluation sont détaillés dans la note ci-dessous ; ils concernent les écarts de la réévaluation de 1976.

(2) Le résultat de l'exercice 2022 a été affecté en report à nouveau.

7.2 Ecart de réévaluation

7.2.1 Réévaluation de 1976

Rubriques	Ecart à l'ouverture de l'exercice		Variation		Ecart à la clôture de l'exercice	
	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés	Sur réformes	Dotations aux amortissements et provisions	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés
Immobilisations corporelles :						
- Terrains	148	0	-1		147	
- Constructions	1 134	819	0	8	1 134	827
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	11	11	0	0	11	11
- Matériel de transport	1	1	0	0	1	1
- Autres						
	1 294	831	-1	8	1 293	839
Immobilisations financières :						
- Participations						
TOTAL	1294	831	-1	8	1 293	839
					Position nette :	454

7.2.2 Réévaluation de 1959

Néant.

7.3 Subventions d'investissement

7.3.1 Valeur brute et nette des subventions d'investissement

<i>Situation et mouvements</i>	Valeur brute 31/12/2023	Reprises de subventions	Valeur nette 31/12/2023
Subventions sur Biens	6 451	-1 934	4 517
Subventions sur Encours	1 510	0	1 510
TOTAL hors amortissements dérogatoires sur subventions	7 961	-1 934	6 027
Amortissements dérogatoires sur subventions			-141
TOTAL	7 961	-1 934	5 886

Les **subventions d'exploitation** sont enregistrées au compte de résultat dans les Autres produits pour un montant de 0,1 million d'euros sur l'année 2023.

7.3.2 Suivi de la valeur brute et nette des subventions relatives aux extensions de lignes

<i>Situation et mouvements</i>	Valeur brute 31/12/2023	Reprises de subventions	Valeur nette 31/12/2023
Subventions sur Biens	2 203	-308	1 896
Subventions sur Encours	1 089		1 089
TOTAL	3 293	-308	2 985

8. Provisions

<i>Situations et mouvements</i>	Provisions au début de l'exercice	Autres reclassements	Augmentations: dotations de l'exercice	Diminutions: reprises de l'exercice		Virement de poste à poste	Provisions à la fin de l'exercice
<i>Rubriques</i>				pour utilisation	ajustement		
- Provisions pour risques							
Provisions pour litiges (1)	1	0	0	0	0	0	1
Provisions pour accidents de droit commun	0						
Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	0	0	0	0	0	0	0
Autres provisions pour risques exceptionnels	2	0	0	0	0	0	2
	3	0	0	0	0	0	3
- Provisions pour charges							
Autres provisions pour charges (2)	8	0	1	3	1	0	5
	8	0	1	3	1	0	5
TOTAL	12	0	1	3	1	0	9

(1) Ces provisions comprennent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux.

(2) Ces provisions comprennent principalement le provisionnement des opérations sur le site de Vaugirard et les provisions pour avantages au personnel à long terme.

La société ne fait pas l'objet d'injonctions ou de sanctions pécuniaires pour pratiques anti-concurrentielles.

9. Emprunts et dettes financières

9.1 Dettes financières

	Montant brut	Echéances		
		A moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	A plus de 5 ans
- Prêts de la région d'Ile-de-France				
- Emprunts obligataires				
. sur le marché financier "zone euro"				
. sur le marché financier international				
. Emprunts «Tick'épargne»				
- Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
. Emprunts Calyon-contrepartie prêts 1% logement				
. Banque (soldes créditeurs)	42	42		
. Chèques postaux				
- Emprunts et dettes financières (billets de trésorerie)				
- Emprunts et dettes financières affectés aux actifs de <i>lease</i>				
- Emprunts et dettes financières divers	6	6		
- Banque (soldes débiteurs)				
- Collatéraux "remise en garantie"				
- Intérêts courus				
TOTAL	48	48	0	0
- GI - OT compte de liaison	3 095	3 095		
- GI - GIGP compte de liaison	(12)	(12)		
- GI - SUR compte de liaison	(2)	(2)		
- GI - SIEGE compte de liaison	184	184		
TOTAL	3 313	3 313	0	0

9.2 Endettement financier net

	31/12/2023	31/12/2022
Actif financier (A)	32	8
Prêts aux filiales		
Créances dépôts lease		
Valeurs mobilières de placement		
Placement cash collatéraux		
Disponibilités et compte de liaison actif	32	8
Créances nettes sur dépositaires		
Dérivés Actif		
Dettes financières (B)	3 306	3 327
Prêt de la région Ile-de-France		
Emprunt sur le marché financier		
Emprunt Tick'Epargne (obligations)		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	42	15
Neu CP (Ex Billet de trésorerie)		
Collatéraux "Remise en garantie"		
Dérivés Passif		
Compte de liaison GI - SIEGE	3 265	3 312
Endettement financier net (B-A)	3 274	3 319

9.3 Instruments dérivés

Néant.

10. Autres dettes

DETTES D'EXPLOITATION	Montant brut	Echéances		
		A moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	A plus de 5 ans
- Avances et acomptes reçus	0	0		
- Dettes fournisseurs et comptes rattachés	70	70		
- Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	226	226		
- Autres dettes	25	25		
- Dettes Lease				
- Produits constatés d'avance	2	2		
TOTAL	323	323		

11. Chiffre d'affaires

11.1 Détail du chiffre d'affaires

	31/12/2023	31/12/2022
Recettes du trafic		
Partage des risques sur recettes		
Sous-total recettes directes RATP		0
Bonus qualité de service		
Restitution Contrat IDFM	(50)	(47)
R11 - rémunération aux charges d'exploitation	399	380
R12 - rémunération aux charges d'impôts et taxes	68	58
R13 - rémunération mesures sanitaires		
R2 - rémunération au financement des investissements	540	522
S3 - contribution spécifique au financement du matériel roulant		
Autres produits du transport	9	8
Pénalités (offre, validation, incitations)		
Sous-total contributions Ile-de-France Mobilités	965	921
1. Produits du transport	965	921
2. Produits des activités annexes	110	104
3. Autres prestations de services & ventes de produits résiduels	8	9
Cessions internes	97	87
CHIFFRE D'AFFAIRES	1 180	1 121

11.2 Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport

Néant.

12. Charges de personnel

12.1 Compte de résultat de la protection sociale

Résultat de la protection sociale de l'EPIC RATP :

	Résultat 2023	Résultat 2022
Risque Maladie		
- Cotisations patronales normalisées PUMA	145	138
- Remboursement CSG (ACOSS) et cotisations ouvrières	76	58
- Recouvrement sur tiers	1	1
- Reprise CAP PUMA	13	20
- Frais de santé y compris Espace Santé PUMA	(346)	(351)
- Coût de fonctionnement PUMA	(11)	(9)
- Dotation d'équilibre PUMA	121	144
- Cotisations sociales RATP - Maladie Hors PUMA	111	75
- Autres cotisations et remboursement divers Hors PUMA	2	2
- Prestations en espèces Hors PUMA	(108)	(108)
- Charges du régime spécial	(6)	(6)
- Coût de fonctionnement hors PUMA	(3)	(3)
RESULTAT NET DU RISQUE MALADIE	(4)	(40)
Risque Accident du Travail		
- Cotisations patronales	46	41
- Charges du régime spécial (dont cotisations au fonds accident du travail)	(1)	(1)
- Prestations en nature et rentes accident du travail (accident du travail)	(22)	(20)
- Prest. en espèces (Maintien du salaire)	(28)	(25)
- Coût de gestion (nets)	(4)	(4)
RESULTAT NET DU RISQUE ACCIDENT DU TRAVAIL	(10)	(10)
Risque Chômage		
- Cotisations patronales	21	20
- Prestations	(23)	(20)
RESULTAT NET DU RISQUE CHOMAGE	(1)	(0)
RESULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	(15)	(50)

Les comptes de la protection sociale affichent un déficit de -15 millions d'euros en 2023 pour l'ensemble de l'EPIC RATP. La quote-part, du résultat des régimes spéciaux 2023, affectée à l'établissement Gestionnaire d'Infrastructure est de -1,3 millions d'euros.

12.2 Effectifs moyens employés payés

			Variations	
	31/12/2023	31/12/2022	En nombre	En %
Effectif moyen employé	3 047	3 024	23	0,8%
Répartition par catégories :				
. Cadres + Maîtrises (encadrement)	2 007	1 982	24	1,2%
. Opérateurs	1 040	1 042	-1	-0,1%
Répartition par groupes statutaires :				
. Permanents	2 667	2 680	-13	-0,5%
. Contractuels	380	344	36	10,4%

12.3 Contrôle URSSAF

Au cours du 1er semestre 2018, la RATP a fait l'objet d'un contrôle de l'URSSAF sur les années 2015 à 2017. Les principales divergences identifiées dans le cadre du contrôle concernent les modalités de calcul de l'assiette des cotisations « allocations familiales » des agents sous statut de la RATP.

Une notification de redressement a été adressée à la RATP par l'Administration le 28 mars 2019, pour un montant de 46,9 millions d'euros (dont 4,3 millions d'euros de majorations de retard forfaitaires et complémentaires). Le montant du principal, soit 42,6 millions d'euros, a été réglé par l'entreprise à titre conservatoire le 23 avril 2019. Ce montant a été inscrit à l'actif du bilan comme une créance de la RATP sur l'URSSAF.

La RATP conteste formellement le bien fondé des arguments développés par l'URSSAF.

La RATP a saisi la commission de recours amiable le 21 mai 2019, puis à l'issue d'un délai de 2 mois valant rejet implicite, a saisi le pôle social du Tribunal de Grande Instance de Bobigny le 21 octobre 2019 pour obtenir l'annulation de ce redressement. La commission de recours amiable a formellement rejeté le recours de la RATP par une décision du 12 avril 2021, tout en accordant une remise des majorations forfaitaires à hauteur de 2,1 millions d'euros, sans donner droit à une remise des majorations complémentaires s'élevant à 2,3 millions d'euros. Suite à ce rejet, la RATP a saisi les Tribunaux Judiciaires de Bobigny et de Paris le 24 juin 2021 pour obtenir l'annulation du redressement, puis le 6 septembre 2021, pour contester la décision concernant les majorations complémentaires.

Le 23 juin 2022, le Tribunal Judiciaire de Bobigny a rendu son jugement en maintenant le montant du redressement en principal, mais en annulant toutefois l'ensemble des majorations de retard complémentaires demandées par l'URSSAF. Ainsi, une provision pour risques exceptionnelle de 42,1 millions d'euros, **dont 2,1 millions d'euros pour le Gestionnaire d'Infrastructure**, a été comptabilisée dans les comptes 2022 pour le montant contesté du redressement (0,5 millions d'euros n'ont pas été contestés par la RATP sur les 42,6 millions d'euros redressés). Le 15 juillet 2022, la RATP a décidé d'interjeter appel de cette décision judiciaire. Cette provision figure au bilan au 31 décembre 2023 dans la rubrique « Autres

provisions pour risque exceptionnelles » du chapitre 8 « Provisions ». Aucun développement nouveau n'est intervenu dans la procédure au cours de l'exercice 2023.

13. Résultat financier

	31/12/2023	31/12/2022
Coût de l'endettement net	(57)	(58)
Dividendes		
Autres charges financières	0	0
Autres produits financiers	0	1
TOTAL	(57)	(57)

14. Résultat exceptionnel

	31/12/2023	31/12/2022
Amortissements dérogatoires nets de subventions	(34)	(34)
Reprise de subventions sur les terrains (1/10ème)	9	7
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations	13	1
Opérations d'ingénierie financière		
Indemnités reçues	1	0
Charges exceptionnelles d'organisation	0	0
Litige URSSAF	0	(2)
Divers	()	()
TOTAL	(13)	(29)

15. Impôts sur les sociétés et situation fiscale

15.1 Impôts sur les sociétés

	31/12/2023	31/12/2022
Charge d'impôt du GI RATP		
Produit net d'intégration fiscale	0	
Crédits d'impôts	0	0
TOTAL	0	0

Passage du résultat comptable au résultat fiscal Calcul de l'IS théorique

	31/12/2023	31/12/2022
Résultat comptable	185	169
Réintégrations fiscales	44	62
Déductions fiscales	(325)	(330)
RESULTAT FISCAL	(95)	(99)
Impôt sur les sociétés brut	0	0

15.2 Impôts latents

Les impôts latents ne sont pas comptabilisés dans les comptes sociaux.

Les principaux impôts latents sont :

En millions d'euros	Base 31/12/2022		Base 31/12/2023	
	IDA	IDA 31/12/2022	IDA	IDA 31/12/2023
Réévaluations des actifs	5 397	1 349	5 178	1 294
Subventions non imposables	2 247	562	2 171	543
Autres différences temporaires	64	16	64	16

En millions d'euros	Base 31/12/2022		Base 31/12/2023	
	IDP	IDP 31/12/2022	IDP	IDP 31/12/2023
Différences temporaires	137	34	147	37

IDA = impôts différés actifs
IDP = impôts différés passifs

Le montant lié au déficit fiscal de l'EPIC pour l'exercice 2023 s'élève à -394 millions d'euros dont un déficit fiscal de -97 millions d'euros pour le Gestionnaire d'Infrastructure.

15.3 Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge visée par l'article 39-4 du code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.4 Frais généraux non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge de frais généraux au sens de l'article 223 quinquies du code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.5 Contrôle fiscal

Aucun contrôle fiscal n'est en cours.

16. Engagements financiers hors bilan

Engagements donnés	31/12/2023	31/12/2022
1 - Associations		
. Compagnons du voyage		
. Fondation RATP		
Avantages au personnel		
. Prêt au Personnel : caution au profit de la MCS		
. Personnel : cautions «Constructions individuelles»	5	6
. Indemnités de départ à la retraite	23	20
. Indemnités de décès des actifs	1	1
. Allocations décès des retraités		
. Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayants droit	9	6
. Cessation anticipée d'activité		
3 - Opérations financières		
. Swaps de taux d'intérêts		
. Cross currency swaps adossés à la dette et aux transactions filiales		
. Cross currency swaps adossés aux dépôts		
. Swaps de change adossés aux NEU CP		
. Opérations de couverture de matières premières		
. Opérations de "leasehold" : sous-locations de trains		
4 - Engagement de financement		
. Emprunt envers la Caisse de dépôts et consignations dans le cadre de subventions européennes		
TOTAL	38	33
Engagements reçus	31/12/2023	31/12/2022
. Swaps de taux d'intérêts		
. Cross currency swaps adossés à la dette obligataire		
. Cross currency swaps adossés aux dépôts		
. Swaps de change adossés aux NEU CP		
. Opérations de couverture de matières premières		
. Cautions bancaires reçues des fournisseurs	121	88
TOTAL	121	88

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 3% au 31 décembre 2023. Il était de 4% au 31 décembre 2022.

17. Opérations de locations / sous-locations de trains

17.1 Opérations de leasehold

Néant.

17.2 Opérations de lease suédois

Néant.

18. Opérations de crédit-bail

Néant.

19. Filiales et participations

19.1 *Détail des filiales*

Néant.

19.2 *Éléments relatifs aux parties liées*

Les parties liées concernent les sociétés comprises dans le périmètre de consolidation du groupe RATP.

Les principales opérations concernant le Gestionnaire d'Infrastructure avec les entreprises liées (flux intragroupe) sont détaillées ci-dessous :

	31/12/2023
Chiffre d'affaires	105
EPIC - GI	0
EPIC - GIGP	3
EPIC - OT	93
EPIC - SUR	0
EPIC - SIEGE	1
Palier RATP Solution Ville	6
Palier RATP Smart System	0
Autres filiales	0
Palier RATP CAP Ile de France	1
Palier RATP DEV	1
Autres produits exploitation	5
Palier RATP Solution Ville	3
Palier RATP Smart System	0
Autres filiales	0
Palier RATP CAP Ile de France	2
Palier RATP DEV	1
TOTAL Produits d'exploitation	111
Achats consommés	0
Palier RATP Smart System	0
Achatset charges externes	374
EPIC - GI	0
EPIC - OT	204
EPIC - SUR	0
EPIC - SIEGE	148
Palier RATP Smart System	0
Palier RATP Solution Ville	17
Autres filiales	5
Palier RATP CAP Ile de France	0
Palier RATP DEV	0
Impôts, taxes et versements assimilés	0
Charges de personnel	0
Redevances	0
TOTAL Charges d'exploitation	374

19.3 Prises de participations et prises de contrôle significatives

Néant.

20. Groupements d'intérêt économique

Néant.

21. Protocoles régissant les relations financières internes

Des activités comptablement séparées peuvent prester pour les autres activités comptablement séparées. Ces relations sont formalisées sous forme de conventions de prestations établies entre les activités.

Au sein des activités comptablement séparées, on distingue trois types de services et de relations financières détaillés au paragraphe 7 du référentiel de séparation comptable : les services opérationnels, les services support et les services généraux.

Les principales opérations internes concernant le Gestionnaire d'Infrastructure vendeur vers les autres activités comptablement séparées sont présentées ci-dessous :

M€		31/12/2023	31/12/2022
Services opérationnels		92	83
	OT	89	81
	GIGP	3	2
	SUR		
	SIEGE		
Services support et services généraux		5	4
	OT	4	4
	GIGP		
	SUR		
	SIEGE	1	
TOTAL		97	87

22. Evènements postérieurs à la clôture

Néant.



**Comptes séparés
EPIC RATP
Gestionnaire d'Infrastructure
du Grand Paris / GIGP**

Exercice clos le 31 décembre 2023
(En normes comptables françaises)

BILAN GIGP RATP

Actif

En millions d'euros	Notes	31/12/2023		31/12/2022	
		Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	2	6	0	6	5
Immobilisations corporelles	2	6	0	6	4
Immobilisations financières	3	0	0	0	
Actif immobilisé		12	0	12	9
Stocks et en-cours	4	0	0	0	0
Créances	5	32	0	32	8
Valeurs mobilières de placement	6				
Disponibilités et Comptes de liaison actif		39		39	5
Actif circulant		71	0	71	13
Frais d'émission d'emprunts					
Primes de remboursement des obligations					
Ecart de conversion actif					
TOTAL ACTIF		84	0	84	22

Passif

En millions d'euros	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition			
Ecart de réévaluation			
Dotation en capital			
Reserves			
GIGP - transf. capitaux propres		60	60
Report à nouveau		0	
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)		7	
Situation nette		67	60
Provisions réglementées		0	0
Subventions d'investissement		12	5
Capitaux propres	7	79	65
Provisions pour risques et charges	8	0	0
Dettes financières et Comptes de liaison passif	9	0	(45)
Dettes fiscales et sociales		1	1
Autres dettes	10	3	1
Ecart de conversion passif		0	
TOTAL PASSIF		84	22

COMPTE DE RESULTAT GIGP RATP

En millions d'euros	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Chiffre d'affaires	11	17	2
Produits divers		2	3
Produits en atténuation des charges d'amortissements		0	0
Produits d'exploitation		19	6
Energie		0	0
Frais relatifs aux lignes affrétées			
Charges de circulation			
Matières et autres charges externes		-6	-4
Impôts, taxes et versements assimilés		0	0
Charges de personnel	12	-3	-1
- Salaires et traitements		-2	-1
- Charges sociales		-1	0
- Résultat des régimes spéciaux		0	0
- Intéressement		0	0
Dotations aux amortissements et aux provisions		0	0
Autres charges		0	0
Résultat d'exploitation		9	1
Produits financiers		0	0
Charges financières		0	0
Résultat financier	13	()	0
Résultat courant		9	1
Produits exceptionnels		0	0
Charges exceptionnelles		0	0
Résultat exceptionnel	14	0	0
Impôts sur les bénéfices	15	(2)	()
RESULTAT NET		7	0

SOMMAIRE

1. Principes, règles et méthodes comptables.....	13
1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles	13
1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif	13
1.1.2 Immobilisations incorporelles	14
1.1.3 Immobilisations corporelles.....	14
1.1.4 Durées d'amortissement	15
1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles.....	15
1.2 Immobilisations financières.....	16
1.3 Stocks.....	16
1.4 Créances.....	17
1.5 Primes de remboursement des obligations.....	17
1.6 Capitaux propres	17
1.7 Dettes financières	18
1.8 Opérations en devises	18
1.9 Instruments financiers dérivés.....	18
1.10 Dettes fournisseurs	19
1.11 Avantages au personnel à long terme.....	19
1.12 Opérations de lease et de crédit-bail	20
1.12.1 Opérations de leasehold	20
1.12.2 Opérations de crédit-bail	20
1.13 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits.....	21
1.13.1 Recettes liées au contrat 2021-2024 avec Ile-de-France Mobilités	21
1.13.2 Produits en atténuation des charges d'amortissement.....	21
1.14 Impôts et taxes	21
1.15 Charges de personnel.....	21
1.15.1 Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux.....	21
1.15.2 Principales caractéristiques des comptes de la Protection Sociale (TCPS).....	21
1.16 Résultat exceptionnel.....	22
2. Immobilisations incorporelles et corporelles.....	24
2.1 Changement d'estimation sur les provisions pour démantèlement du Matériel Roulant.....	24
3. Immobilisations financières.....	25
4. Stocks et en-cours.....	25
5. Créances.....	25
6. Valeurs mobilières de placement.....	25

7. <i>Capitaux propres</i>	26
7.1 <i>Variation des capitaux propres</i>	26
7.2 <i>Ecart de réévaluation</i>	26
7.2.1 <i>Réévaluation de 1976</i>	26
7.2.2 <i>Réévaluation de 1959</i>	26
7.3 <i>Subventions d'investissement</i>	26
7.3.1 <i>Valeur brute et nette des subventions d'investissement</i>	26
7.3.2 <i>Suivi de la valeur brute et nette des subventions relatives aux extensions de lignes</i> ..	26
8. <i>Provisions</i>	27
9. <i>Emprunts et dettes financières</i>	27
9.1 <i>Dettes financières</i>	27
9.2 <i>Endettement financier net</i>	27
9.3 <i>Instruments dérivés</i>	27
10. <i>Autres dettes</i>	28
11. <i>Chiffre d'affaires</i>	28
11.1 <i>Détail du chiffre d'affaires</i>	28
11.2 <i>Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport</i>	28
12. <i>Charges de personnel</i>	29
12.1 <i>Compte de résultat de la protection sociale</i>	29
12.2 <i>Effectifs moyens employés payés</i>	30
12.3 <i>Contrôle URSSAF</i>	30
13. <i>Résultat financier</i>	31
14. <i>Résultat exceptionnel</i>	31
15. <i>Impôts sur les sociétés et situation fiscale</i>	31
15.1 <i>Impôts sur les sociétés</i>	31
15.2 <i>Impôts latents</i>	31
15.3 <i>Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement</i>	32
15.4 <i>Frais généraux non déductibles fiscalement</i>	32
15.5 <i>Contrôle fiscal</i>	32
16. <i>Engagements financiers hors bilan</i>	32
17. <i>Opérations de locations / sous-locations de trains</i>	32
17.1 <i>Opérations de leasehold</i>	32
17.2 <i>Opérations de lease suédois</i>	32
18. <i>Opérations de crédit-bail</i>	32

<i>19. Filiales et participations.....</i>	<i>32</i>
<i>19.1 Détail des filiales.....</i>	<i>32</i>
<i>19.2 Eléments relatifs aux parties liées.....</i>	<i>33</i>
<i>19.3 Prises de participations et prises de contrôle significatives</i>	<i>33</i>
<i>20. Groupements d'intérêt économique.....</i>	<i>33</i>
<i>21. Protocoles régissant les relations financières internes.....</i>	<i>33</i>
<i>22. Evènements postérieurs à la clôture.....</i>	<i>33</i>

Comptes dissociés des activités comptablement séparées

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (dite loi Grand Paris) a imposé, à compter du 1er janvier 2012, la séparation comptable des activités de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et d'opérateur de transport de la RATP.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) étend l'obligation de séparation comptable en imposant la mise en œuvre de comptes séparés pour les activités suivantes :

- l'activité d'opérateur de transport ;
- l'activité de gestion de l'infrastructure ;
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris ;
- l'activité exercée par son service interne de sécurité (à compter du 1er janvier 2021).

Une activité « Siège » porte, à compter du 1^{er} janvier 2021, les autres opérations réalisées par l'EPIC, distinctes des précédentes, notamment les activités associées à la fonction de société mère tenue par l'Epic.

Conformément aux dispositions de l'article L. 2142-16 du Code des transports, la séparation comptable vise à prévenir toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre les activités comptablement séparées et à assurer qu'aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

La séparation comptable répond aux principes généraux suivants :

- **Stabilité dans le temps** : les principes généraux de la séparation comptable sont appliqués depuis la séparation des activités d'Opérateur de Transport (OT) et de Gestionnaire d'Infrastructure (GI) au 1er janvier 2012, et sont utilisés pour la création de toute nouvelle activité comptablement séparée. Les règles et méthodes qui conditionnent la définition des périmètres et les principes d'allocation restent stables année après année, sauf évolution des circonstances qui justifierait leur réexamen.
- **Transparence** : les postes de bilan et de compte de résultat de chaque activité comptablement séparée sont périodiquement justifiés par bien, opération, ou transaction, assurant une identification claire des actifs, passifs, produits et charges alloués à chaque activité. Les clés d'affectation sont formalisées et justifiées. Les règles d'imputation sont décrites dans le référentiel de séparation comptable.
- **Homogénéité** : les règles décrites dans ce référentiel sont applicables de manière homogène à l'ensemble des activités comptablement séparées.
- **Auditabilité** : les états financiers des activités comptablement séparés sont certifiés annuellement, conformément à l'article L2142-16 du Code des transports.
- **Priorité à l'imputation directe** : l'imputation directe des actifs, passifs, produits et charges est appliquée dès que le fait générateur de l'opération permet son rattachement à une activité comptablement séparée spécifique.
- **Non-discrimination** : le principe de l'affectation directe est privilégié. Dans le cas de refacturations, les charges sont directement refacturées de façon prioritaire ; à défaut, des clés d'allocation sont identifiées par nature de transaction.

- **Traçabilité dans la comptabilité générale** : les états financiers de l'EPIC RATP sont la consolidation des états financiers des différentes activités comptablement séparées. Le rapprochement entre les états financiers des activités comptablement séparées (postes de bilan et de comptes de résultat) et les états financiers de l'entité EPIC RATP est régulièrement effectué et justifié. D'autre part, l'ERP garantit la séparation comptable avec une duplication des modules par activité comptablement séparée, et une imputation comptable et analytique dirigeant dès l'origine les opérations vers une activité.

La RATP soumet les règles régissant la séparation comptable entre ces activités au contrôle de l'Autorité de Régulation des Transports. La saisine de l'ART par la RATP sur le référentiel de séparation comptable a été effectuée le 30 décembre 2020.

Dans sa décision n°2021-012 du 11 février 2021, l'Autorité a approuvé les règles de la séparation comptable prévue aux articles L. 2142-16 et L. 2251-1-2 du code des transports, les périmètres comptables de chacune des activités, les règles d'imputation ainsi que les principes régissant les relations financières entre ces activités.

Les états financiers sont présentés en millions d'euros sauf exceptions mentionnées.

La Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un EPIC créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne morale de droit public et immatriculée au RCS de Paris. Son siège social est situé au 54, quai de la Râpée, 75012 Paris.

Dans le cadre de la libéralisation des transports publics au sein de l'Union européenne, le règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (dit règlement OSP) introduit le principe de mise en concurrence des activités d'exploitation de services de transport de voyageurs par chemin de fer, assorti de périodes transitoires pour organiser cette mise en concurrence.

Dans le prolongement de ce règlement, la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (dite loi ORTF) organise la fin du monopole de la RATP sur l'exploitation des réseaux et lignes de transport en région d'Ile-de-France, selon l'échéancier suivant :

- le 31 décembre 2024 pour le réseau bus ;
- le 31 décembre 2029 pour le tramway ;
- le 31 décembre 2039 pour le métro et le RER ;

dates à partir desquelles l'exploitation de ces services doit être ouverte à la concurrence.

La loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP aménage le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP. Ainsi, Île-de-France Mobilités (IDFM) pourra échelonner ce processus jusqu'à la fin 2026.

Parallèlement, afin de « satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public », la loi ORTF confie à la RATP la gestion d'infrastructure du réseau métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France et du réseau de RER dont elle assure l'exploitation au 1er janvier 2010.

Dans le même esprit, la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (dite loi Grand Paris) confie à la RATP la gestion technique de l'ensemble des lignes, ouvrages et installations réalisés par la Société du Grand Paris.

Elle lui impose en outre, à compter du 1er janvier 2012, la séparation comptable de ses activités de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et d'opérateur de transport.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) étend l'obligation de séparation comptable en imposant la mise en œuvre de comptes séparés pour les activités suivantes :

- l'activité d'opérateur de transport,
- l'activité de gestion de l'infrastructure mentionnée à l'article L. 2142-3 du Code des transports (constituée du métropolitain et des parties du RER exploitées par la RATP au 1^{er} janvier 2010), à laquelle s'intègre la gestion technique des parties de réseau du Grand Paris Express constituées des prolongements nord et sud de la ligne 14 (de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, d'Olympiades à Aéroport d'Orly),
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express, à l'exclusion de celle concernant les prolongements susvisés de la ligne 14 (disposition entrant en vigueur le 1er janvier 2020),

- l'activité exercée par son service interne de sécurité mentionnée à l'article L. 2251-1 du Code des transports, dont le périmètre d'intervention est étendu aux emprises immobilières de l'infrastructure du Grand Paris Express (disposition prenant effet au 1^{er} janvier 2021). La LOM confirme le monopole de cette activité de sûreté sur le réseau ferré historique, et l'étend au réseau du Grand Paris Express.

Elle soumet enfin les règles régissant la séparation comptable entre ces activités au contrôle de l'Autorité de Régulation des Transports (ART). Ces règles permettent d'assurer l'absence de subventions croisées entre les différents établissements.

S'agissant de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris Express, cette régulation se traduit par l'obligation de mettre en place un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC), validé par l'ART, qui devra assurer que le groupe RATP ne bénéficie pas, du fait de son rôle de gestionnaire technique, d'informations susceptibles de lui conférer un avantage dans la procédure de désignation de l'opérateur de transport par Ile-de-France Mobilités. Ce PGIC, pour lequel l'ART a rendu un avis conforme, a été publié le 3 août 2022. Par ailleurs, la RATP doit publier courant 2023 un document de référence du gestionnaire technique (DRGT) soumis à l'avis de l'ART, présentant les mesures prévues pour assurer un traitement transparent, équitable et non discriminatoire entre les opérateurs de transport.

L'offre de transport en Île-de-France est définie par Île-de-France Mobilités. L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités. Dans le cadre de ces contrats, la RATP s'engage sur la production d'un service de transport de référence défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération forfaitaire et un intéressement aux recettes ou aux validations versés par Île-de-France Mobilités.

Pour l'activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau métro et RER et l'activité de gestionnaire technique du réseau Grand Paris Express, la rémunération de la RATP figurant dans le contrat pluriannuel signé avec Ile-de-France Mobilités fait l'objet d'un avis conforme de l'ART. Pour cela, la RATP doit lui soumettre la trajectoire de rémunération envisagée. L'ART consulte Ile-de-France Mobilités avant de se prononcer et, en l'absence d'avis conforme, fixe la rémunération forfaitaire provisionnelle versée par Ile-de-France Mobilités à la RATP. Les modalités précises de calcul de cette rémunération et de transmission à l'ART ont été précisées dans le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020.

La loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP aménage le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP et modifie des dispositions sur le plan social notamment celles relatives au transfert du personnel.

La loi permet d'étaler le processus d'ouverture à la concurrence des bus franciliens sur une durée maximum de deux ans, celle-ci devant intervenir entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026. Elle traduit les préconisations de la mission confiée par Île-de-France Mobilités (IDFM) à MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset.

Sur le plan social, le texte prévoit notamment :

- une garantie de maintien sur leur site actuel des salariés actuellement en centre bus dont les contrats de travail seront transférés aux nouveaux opérateurs ;
- des conditions de transfert simplifiées pour les salariés actuellement entités mutualisées avec des critères simplifiés et un renforcement des possibilités de volontariat.

- le maintien au sein de l'EPIC RATP des salariés occupant des fonctions de support en central (pas de transfert)
- le bénéfice des garanties sociales (« sac à dos social ») pour tous les salariés transférés, qu'ils soient transférés aux nouveaux opérateurs ou au sein d'IDFM ;
- un maintien de ces garanties sociales en cas de recrutement futur par l'EPIC RATP ou ses filiales ou celles des opérateurs de transport favorisant ainsi les parcours professionnels au sein du monde du transport public.
- un dispositif de recours au volontariat spécifique pour changer de site, déclenché à la demande d'IDFM ;
- le report de l'entrée en vigueur de certaines dispositions du cadre social territorialisé (CST) pour une période transitoire de 15 mois maximum.

Un décret d'application de cette loi devrait paraître prochainement à l'issue de la concertation des parties et avis du Conseil d'Etat.

Contrat Ile-de-France Mobilités 2021-2024

Le contrat entre l'EPIC RATP et Ile-de-France Mobilités couvrant la période 2021-2024 a été signé le 16 juin 2021. Les modalités de rémunération sont décrites au paragraphe 1.13.1 ci-dessous.

Avec la conclusion du contrat RATP/IDFM 2021-2024, l'activité « transport » de l'EPIC est désormais soumise à la TVA sur la totalité de son chiffre d'affaires (recettes voyageurs et rémunérations versées par IDFM au taux de 10%) depuis le 1er janvier 2021. A noter que ses activités « prestataire social », « gestion des financements » et « mise à disposition d'effectifs » restent soumises à la taxe sur les salaires, comme par le passé.

Les comptes de l'EPIC RATP – Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris sont intégrés dans les comptes consolidés du groupe RATP.

Les comptes au 31 décembre 2023 sont arrêtés par le conseil d'administration du 8 mars 2024.

L'activité de Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris (GIGP)

En application des articles 20 et 20-2 de la loi Grand Paris, la RATP se voit confier, pour son rôle de gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris, les mêmes missions que pour le réseau existant du Métro et du RER.

Ce périmètre comprend donc des activités de maintenance d'ingénierie et de gestion de projets concernant l'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris et les actifs nécessaires à ces activités, la valorisation de ces derniers, ainsi que les activités support rattachées à l'ensemble de ces activités.

La loi Grand Paris prévoit également que la Société du Grand Paris (SGP) reste propriétaire des lignes, ouvrages, installations et gares qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution. Par conséquent, les biens réalisés par la SGP ne sont pas inscrits au bilan de la RATP, même pour les éléments dont elle s'est vu confier la gestion technique.

Le périmètre des biens relevant de l'infrastructure gérée par la RATP est précisé par l'arrêté du 8 février 2019 pour l'activité de gestionnaire technique de l'infrastructure du Grand Paris.

- La mission du GIGP, définie par la « Loi Grand Paris » emporte les mêmes activités que le réseau historique mais sur un réseau différent : lignes 15, 16, 17 et 18 du Grand Paris Express. Le GIGP n'est cependant pas propriétaire des infrastructures qu'il gère.
- L'adaptation des infrastructures existantes à l'arrivée de ce nouveau réseau (intervention sur ouvrages, réalisation de correspondances) relève du périmètre du GI du réseau historique.

1. Principes, règles et méthodes comptables

Les montants sont exprimés en millions d'euros, sauf exception mentionnée dans les notes, et arrondis au million d'euros le plus proche. Par conséquent, la somme des montants arrondis peut présenter des écarts non significatifs par rapport au total reporté.

Le plan comptable de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel en date du 21 mars 1985, sur avis de conformité donné par le Conseil national de la comptabilité. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du plan comptable général.

Les comptes séparés sont établis à partir des normes comptables françaises, qui sont également celles utilisées pour l'établissement des comptes sociaux de l'EPIC RATP publiés annuellement, comme si les activités séparées étaient des entités autonomes.

1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif

Le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition distingue quatre catégories d'actifs, spécifiées dans la loi d'Organisation et de Régulation du Transport Ferroviaire (ORTF) :

- la RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire (lignes historiques du réseau, hors lignes du Grand Paris Express) ;
- les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent à Île-de-France Mobilités depuis le 1er janvier 2010. Île-de-France Mobilités entrera en possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation des services. Le décret d'application n°2011-320 prévoit qu'Île-de-France Mobilités effectue, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP, le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de la RATP ;
- les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, appartiennent en pleine propriété à la RATP. A l'expiration des droits d'exploitation de lignes, Île-de-France Mobilités dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens à la valeur nette comptable nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de la RATP. Concernant les centres bus, Ile-de-France Mobilités a formalisé par une délibération du 8 octobre 2020 son intention de reprendre ces installations ;
- les immeubles et autres biens qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation appartiennent en pleine propriété à la RATP.

Les biens inscrits à l'actif du Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris sont comptabilisés en fonction de leur régime de propriété :

	Gestionnaire d'Infrastructure / Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris
Type de biens	Biens propres
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure (gestionnaire d'infrastructure historique) ou à l'activité concernée (gestionnaire d'infrastructure historique et gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris Express).
Régime de propriété	La RATP est propriétaire de ces biens.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation	Le décret d'application 2020-1752 du 28 décembre 2020 fixe les modalités de détermination de la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de ces biens (voir paragraphe 1.13.1).
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable

1.1.2 Immobilisations incorporelles

Les frais de recherche et développement, afférents à des projets nettement individualisés, ayant de sérieuses chances de réussite technique et de rentabilité commerciale, sont inscrits à l'actif du bilan lorsqu'ils remplissent les critères énoncés par la réglementation comptable. Leur durée d'amortissement dépend de la durée d'utilisation du bien auquel ils se rapportent. Tous les autres frais de recherche et de développement sont pris en charges d'exploitation.

1.1.3 Immobilisations corporelles

Les immobilisations, quel que soit leur régime de propriété, sont inscrites au bilan à leur coût historique (coût d'acquisition ou coût de production). Leur valorisation tient compte des réévaluations pratiquées en 1963 sur la base de 1959 et en 1978 sur la base de 1976.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propres à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation.

Certains actifs bénéficient de subventions d'investissement. Les comptes intègrent également la comptabilisation à l'actif et au passif du montant des subventions méritées. Elles correspondent aux dépenses d'investissements déjà effectuées mais pour lesquelles les subventions n'ont pas encore été appelées. Cette estimation s'élève à l'EPIC à 297 millions d'euros à fin 2023 dont 1 millions d'euros pour le GIGP.

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant la méthode linéaire, en fonction des durées d'utilisation définies par les techniciens de la RATP. Les durées d'utilité des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative. Une

provision pour amortissement dérogatoire est constatée quand l'amortissement dégressif fiscal est supérieur à l'amortissement calculé selon le mode linéaire.

1.1.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée d'utilisation selon un mode linéaire. Les durées retenues des principaux biens sont les suivantes :

Bâtiments, installations et équipements, matériel et outillage	Durées d'utilisation
Gros œuvre des bâtiments	50 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans
Équipement industriel lourd	15 à 30 ans
Petit outillage	5 à 10 ans
Mobilier	10 ans
Systèmes d'information – développement et paramétrage	5 à 10 ans
Progiciel et matériel informatique	3 à 5 ans

Infrastructures ferroviaires	Durées d'utilisation
Gros œuvre des tunnels, points d'arrêts, accès	35 à 140 ans
Aménagements des points d'arrêts et accès	15 à 40 ans
Voies	10 à 50 ans
Alimentation courant de traction métro (GI)	5 à 50 ans
Caténaires RER – tramway	15 à 50 ans

Signalisation des voies et système d'aide à la conduite des trains	Durées d'utilisation
Système d'Automatisation de l'Exploitation des Trains (SAET)	5 à 35 ans
Pilotage automatique	15 à 30 ans
Signalisations des voies	10 à 40 ans

Matériels roulants	Durées d'utilisation
Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans
Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans

Installations et équipements, matériel et outillage	Durées d'utilisation
Appareils élévateurs et translateurs	10 à 40 ans
Télécoms et alarmes	5 à 15 ans
Installations électriques	5 à 30 ans
Postes de transformation de courant	10 à 100 ans
Matériel d'épuisement et ventilation	15 à 30 ans
Équipements et matériels de climatisation	5 à 10 ans
Équipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans

1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

Les règles comptables prévoient la mise en œuvre d'une démarche pour identifier s'il existe un indice quelconque montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de sa valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de

l'actif immobilisé est comparée à sa valeur actuelle, celle-ci étant définie comme la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'usage.

Aucune dépréciation n'a été constatée dans les comptes du Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris au 31 décembre 2023, les Unités Génératrices de Trésorerie définies au niveau de l'EPIC RATP correspondant aux activités d'opérateur de transport, de gestionnaire d'infrastructure et de sûreté.

1.2 Immobilisations financières

La valeur brute de ces actifs est constituée par leur coût d'achat y compris les coûts directement attribuables engagés pour la mise en place de l'actif financier. Les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes sont rattachés au coût d'acquisition de l'immobilisation.

La valeur d'utilité des titres détenus est déterminée suivant un test de valeur effectué en fonction des perspectives d'activité et de rentabilité mesurées soit selon la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés soit selon la méthode des multiples de valorisation, pour chacune des participations.

Lorsque la valeur d'utilité des titres est inférieure à leur valeur nette au bilan, une dépréciation est constituée pour la différence.

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris ne détient pas de titre financier.

1.3 Stocks

Les stocks sont enregistrés au plus faible du coût (y compris les frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût unitaire moyen pondéré.

La RATP a affiné la méthode d'évaluation des stocks de consommables privilégiant la méthode événementielle plutôt que statistique (dépréciation en fonction de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique).

Une provision pour dépréciation est constatée dès lors que :

- la valeur du stock de consommables est inférieure à son coût d'acquisition ou de production ;
- le stock de consommables subit une obsolescence ou a une durée de vie limitée ;
- le stock de consommables ne fait l'objet d'aucun mouvement sur une période de référence.

La méthode événementielle permet d'appréhender la valorisation des stocks au plus près du réel en s'appuyant sur des éléments tangibles et de faire face à une détérioration de matériel, à un changement de réglementation, à un changement de mode/d'utilisation et à l'obsolescence technique.

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris ne détient pas de stocks.

1.4 Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation de la totalité de la créance est constituée lorsqu'un risque de non-recouvrement apparaît.

1.5 Primes de remboursement des obligations

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêté des comptes, les charges y afférentes seraient amorties en totalité.

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris ne détient pas de primes de remboursement des obligations.

1.6 Capitaux propres

Le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition » qui figure au passif représente essentiellement la valeur résiduelle figée au 1^{er} janvier 1949 - date de création de la RATP - des actifs mis à disposition de la RATP à cette date et qui subsistaient au bilan du 31 décembre 1976. Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris n'est pas concerné par le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition ».

Les écarts de réévaluation figurant en capitaux propres sont issus de la réévaluation pratiquée en 1963 sur la base de 1959 et de la réévaluation opérée en 1978 sur la base de 1976. Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris n'est pas concerné par le poste « Ecart de réévaluation ».

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital de 283,3 millions d'euros. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 à hauteur de 150 millions d'euros dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009. Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris n'est pas concerné par le poste « Dotation en capital ».

Le poste « Transfert de capitaux propres » comprend la quote-part de capitaux propres affectée au Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris au moment de la mise en œuvre de la séparation comptable des activités.

Les subventions d'investissement sont rapportées au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens subventionnés, à l'exception des subventions encaissées pour l'acquisition de terrains qui sont rapportées au résultat par dixième.

Les provisions réglementées correspondent :

- à la provision spéciale de réévaluation relative à la réévaluation des biens amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976. Elle est rapportée au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens auxquels elle se rapporte ;
- aux amortissements dérogatoires pratiqués depuis le 1^{er} janvier 2016.

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris ne constate pas de provisions réglementées dans ses comptes.

1.7 Dettes financières

Les emprunts sont présentés au bilan à leur valeur de remboursement en euros.

Au 31 décembre 2023, la position d'endettement du Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris est constituée par les comptes de liaison avec les autres activités comptablement séparées, en particulier avec l'activité SIEGE qui porte l'ensemble des dettes financières de l'EPIC RATP.

1.8 Opérations en devises

Les actifs et passifs monétaires en devises liés à l'activité financière sont intégralement couverts et font l'objet d'une revalorisation au taux de clôture.

Lorsque l'application du cours de conversion en date de clôture a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Ces gains et pertes latents sont compensés par la revalorisation des instruments dérivés de change souscrits en couverture de ces expositions.

Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change à hauteur du montant non couvert.

La revalorisation de la composante change des *cross currency swaps* et des *swaps* de change est classée au bilan dans la même rubrique que le sous-jacent couvert.

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris ne détient pas d'opérations en devises.

1.9 Instruments financiers dérivés

Les risques de marché liés aux variations de taux d'intérêt et de change sont gérés en utilisant des instruments dérivés (*swaps* de taux d'intérêt, options sur taux, *cross currency swaps*, achats et ventes à terme et *swaps* de change). La quasi-totalité des instruments dérivés est qualifiée de couverture et est strictement adossée à la dette.

Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et produits des opérations couvertes.

Les différentiels d'intérêts à recevoir ou à payer résultant des opérations de *swaps*, *caps* et *floors* de couverture ainsi que les primes et soultes liées à ces opérations sont constatés en résultat sur la durée de vie des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

La RATP peut également être amenée à mettre en place des dérivés afin de gérer le risque d'évolution des prix des matières premières. Les gains et pertes latents résultant des contrats affectés à la couverture des achats futurs de gazole sont différés et pris en compte en résultat lors de la réalisation de la transaction couverte.

Dans le cadre de la gestion centralisée des risques de marché, la RATP souscrit des dérivés pour le compte des filiales du Groupe. Les gains et pertes réalisés sur les dérivés souscrits auprès des contreparties bancaires sont rétrocédés aux filiales à l'origine des demandes de couvertures.

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris ne détient pas d'instrument financier dérivé.

1.10 Dettes fournisseurs

Les dettes fournisseurs sont valorisées à leur valeur nominale. Les fournisseurs débiteurs sont présentés à l'actif du bilan.

1.11 Avantages au personnel à long terme

Les engagements sociaux pour avantages à long terme sont provisionnés au bilan selon des calculs actuariels. Ils correspondent à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus.

Plusieurs avantages à long terme sont ainsi comptabilisés :

- les engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles au personnel actif : la RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail et maladies professionnelles à ses agents en activité. Ces rentes ont pour objet d'indemniser les séquelles définitives physiques ou psychologiques ainsi que leur incidence professionnelle dans le déroulement de la carrière de l'assuré. Seules les rentes versées aux actifs relèvent des avantages à long terme faisant l'objet d'une provision. Les rentes du personnel retraité font l'objet d'un engagement hors bilan ;
- les engagements relatifs aux médailles du travail : après un certain nombre d'années de service, les agents bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congés supplémentaires ;
- les engagements relatifs à l'assurance chômage : tout comme Pôle Emploi, la RATP assure à ses agents arrivés au terme de leur contrat un revenu de remplacement dénommé « allocation chômage » dont la durée de versement varie en fonction de la durée d'affiliation et de l'âge de l'intéressé. Ce régime d'indemnisation de fin de contrat de travail est comptabilisé de manière analogue à un régime d'avantages à long terme bien que les avantages soient payables postérieurement à la cessation d'emploi de l'agent ;
- les engagements relatifs aux congés maladie longue durée : les agents atteints d'une longue maladie bénéficient d'autorisations d'absence pour suivre les traitements médicaux nécessités par leur état de santé. Bien que leur contrat de travail soit suspendu, le maintien de tout ou partie du salaire est prévu dans certaines conditions.

L'évaluation des avantages au personnel résulte d'un calcul actuariel. Ce calcul est basé sur des hypothèses de comportements sociaux (mortalité, turnover, etc.) et des hypothèses économiques (taux d'actualisation, profil de carrière, etc.).

Le taux d'actualisation retenu est basé sur un taux Bloomberg 15 ans qui s'établit à 3,25% au 31/12/2023 (contre 4% au 31/12/2022).

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2023	31/12/2022
Taux d'actualisation	3,25%	4,00%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Profil de carrière inflation comprise	2,20%	2,20%
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Taux de turnover	(1) Voir commentaire ci-dessous	
Âge de départ à la retraite	(2) Voir commentaire ci-dessous	

(1) Le taux de turnover se situe entre 5,3% (à 18 ans) et 0,0% (à partir de 55 ans).

(2) L'âge de départ à la retraite est celui auquel les salariés sortent des effectifs en activité pour liquider leur retraite. Les hypothèses d'âge de départ à la retraite sont définies individu par individu. Elles tiennent compte de l'âge d'ouverture des droits, des modalités du régime spécial de retraite des agents de la RATP et de l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés sur les 12 derniers mois. L'hypothèse individuelle correspond donc ainsi au maximum entre la date d'ouverture des droits et l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés.

1.12 Opérations de lease et de crédit-bail

Le résultat acquis par la RATP au titre des opérations de *lease* (*net present value*) est étalé sur la durée de vie des opérations. L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la note 17.

1.12.1 Opérations de leasehold

De 1997 à 2002, la RATP a effectué des opérations de *leasehold*. Il s'agit d'opérations d'ingénierie financière qui consistent, pour la RATP, à concéder un droit de jouissance de biens dans des conditions et selon des modalités qui permettent à des investisseurs étrangers de considérer qu'ils jouissent de la propriété économique des biens, ce qui les autorise à les amortir et, par conséquent, à en retirer un gain financier grâce à un différé d'imposition.

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *leasehold* figurent à l'actif immobilisé du bilan de la RATP.

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris ne détient pas d'opérations de *leasehold*.

1.12.2 Opérations de crédit-bail

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris ne détient pas d'opérations de crédit-bail.

1.13 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

Le chiffre d'affaires de l'activité du Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris est constitué du produit des refacturations à la Société du Grand Paris (SGP) des prestations relatives au projet du Grand Paris Express.

1.13.1 Recettes liées au contrat 2021-2024 avec Ile-de-France Mobilités

Au 31 décembre 2023, l'activité du Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris ne génère pas de recettes liées au contrat 2021-2024 conclu avec Ile-de-France Mobilités.

1.13.2 Produits en atténuation des charges d'amortissement

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation, comptabilisées au rythme des amortissements des biens auxquels elles se rapportent.

Au 31 décembre 2023, le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris n'opère pas de reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation.

1.14 Impôts et taxes

Intégration fiscale

La RATP a opté en 2016 pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95%, prévu par l'article 223A du Code général des impôts.

Le calcul des impôts et taxes est effectué et affecté comptablement à chaque établissement de l'EPIC RATP.

1.15 Charges de personnel

1.15.1 Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux

Les charges de personnel sont présentées dans le compte de résultat sur les deux lignes "Salaires et traitements" et "Charges sociales", tandis que le résultat du Traitement Comptable de la Protection Sociale (TCPS) est retracé à la ligne "Résultat des régimes sociaux".

1.15.2 Principales caractéristiques des comptes de la Protection Sociale (TCPS)

La RATP est son propre assureur pour les risques maladie, accidents du travail et chômage. L'organisation comptable permet de suivre ce qui relève des dépenses « d'assureur - prestataire social » de l'EPIC.

Risque maladie

Le décret n° 2015-1881 du 30 décembre 2015 relatif au régime spécial de sécurité sociale de la Régie Autonome des Transports Parisiens est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2016.

La RATP distingue les charges et les produits qui relèvent du régime maladie de droit commun (PUMA) et ceux qui relèvent du régime spécial (maladie hors PUMA, accidents du travail et chômage).

Concernant le régime maladie de droit commun, une fois enregistrés les charges et les produits, une dotation d'équilibre est versée à la CNAM par la RATP ou perçue par la RATP auprès de la CNAM afin d'équilibrer le résultat du risque maladie. Le montant de cette dotation d'équilibre est déterminé à l'issue de chaque année. Le régime spécial comprenant le périmètre maladie hors PUMA, accidents de travail et chômage, est financé par la contribution transporteur.

L'activité d'assureur social de la RATP comprend à l'instar des organismes de sécurité sociale proprement dits :

- l'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations sociales patronales ;
- le montant des prestations versées aux bénéficiaires ;
- les frais de gestion ;
- la dotation d'équilibre au régime de droit commun de la branche maladie.

Les prestations comprennent :

- d'une part, des prestations en nature : frais médicaux et hospitaliers, remboursements d'analyses et pharmaceutiques, soins effectués dans les Espaces Santé, etc...
- d'autre part, des prestations en espèces telles que le maintien du salaire aux agents malades (indemnités journalières), l'indemnité décès, les rentes accident du travail, etc...

Risques accidents du travail et chômage

Concernant les régimes accidents du travail et chômage, la différence entre les ressources constituées des cotisations patronales et les prestations payées constitue le résultat du financement du régime.

Résultat de la protection sociale

Les impacts financiers des régimes maladie de droit commun PUMA, maladie hors PUMA, accidents du travail et chômage constituent le « résultat des régimes spéciaux ».

Le détail des éléments financiers est présenté en note 12.

Cotisations patronales

Les ressources des comptes de la protection sociale comprennent principalement les cotisations patronales inscrites sur la ligne "Charges sociales" du compte de résultat de la RATP. S'agissant du risque maladie, la caisse d'assurance maladie de la RATP se voit reverser chaque année une quote-part des ressources de CSG collectée par l'URSSAF.

1.16 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel comprend les impacts financiers des événements survenant hors du cadre des activités ordinaires, dont le montant est significatif, et qui présentent un caractère non récurrent.

Des amortissements dérogatoires sont pratiqués pour des catégories de biens pour lesquels l'administration fiscale admet expressément une durée d'usage généralement plus courte que la durée d'utilisation. En fonction des catégories de biens, les durées d'amortissement fiscal retenues sont conformes aux durées définies par la jurisprudence fiscale, au rapport de l'OCDE édité en 1975, à la doctrine administrative et aux plans comptables professionnels.

2. Immobilisations incorporelles et corporelles

<i>Situation et mouvements</i>	Valeur brute au début de l'exercice	Augmentations	Virements	Diminutions	Valeur brute à la clôture de l'exercice
Immobilisations incorporelles :					
- Frais de recherche et développement	0	0	0	0	0
- Droit au bail	0	0	0	0	0
- Autres	0	0	0	0	0
Logiciels en service	0	0	0	0	0
Logiciels en-cours	5	2	0	0	6
TOTAL	5	2	0	0	6
Immobilisations corporelles :					
- Terrains	0	0	0	0	0
- Constructions	0	0	0	0	0
- Constructions sur sol d'autrui	0	0	0	0	0
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	0	0	0	0	0
- Matériel de transport	0	0	0	0	0
- Autres	0	0	0	0	0
- Immobilisations corporelles en cours	4	2	0	0	6
TOTAL	4	2	0	0	6
TOTAL GENERAL	9	3	0	0	12

<i>Situation et mouvements</i>	Amortissements cumulés au début de l'exercice	Augmentations dotations de l'exercice	Virements	Diminutions amortissements de l'exercice	Amortissements cumulés à la fin de l'exercice
Immobilisations incorporelles :					
- Frais de recherche et développement					0
- Droit au bail					0
- Autres					0
TOTAL					0
Immobilisations corporelles :					
- Terrains					0
- Constructions					0
- Constructions sur sol d'autrui					0
- Installations techniques, matériel et outillage industriels					0
- Matériel de transport					0
- Autres					0
TOTAL					0
TOTAL GENERAL					0

2.1 Changement d'estimation sur les provisions pour démantèlement du Matériel Roulant

Néant.

3. Immobilisations financières

Néant.

4. Stocks et en-cours

	31/12/2023	31/12/2022
- Matières premières et consommables	0	0
- Prestations de services en cours	0	0
- Dépréciations	0	0
TOTAL	0	0

5. Créances

	31/12/2023			31/12/2022		Montant net
	Montant brut	Provisions	Montant net	Degré de liquidité de l'actif		
				Echéances		
			A moins de 1 an	A plus de 1 an		
Avances et acomptes versés sur commande						0
Créances clients et comptes rattachés	23	0	23	23	0	3
Créances Etat et autres collectivités publiques	9	0	9	9	0	0
Autres	0	0	0	0	0	5
Créances Lease						
Charges constatées d'avance	0	0	0	0	0	0
TOTAL	32	0	32	32	0	8

6. Valeurs mobilières de placement

Néant.

7. Capitaux propres

7.1 Variation des capitaux propres

	31/12/2022	Augmentations	Diminutions	31/12/2023
Contre valeur des immobilisations mises à disposition				0
Ecart de réévaluation (1)				0
Dotations en capital				0
GIGP - transf. capitaux propres	60	0	0	60
Réserves statutaires				0
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 01/01/2010				0
Réserve générale				0
Report à nouveau	0	0	0	0
Résultat net (2)	0	7	0	7
Capitaux propres hors subventions d'investissement / Situation Nette	60	8	0	67
Provision spéciale de réévaluation (1)	0			0
Provisions amortissements dérogatoires	0			0
Subventions d'investissement	5	7	(1)	12
TOTAL Capitaux propres	65	15	(1)	79

(1) Les écarts de réévaluation sont détaillés dans la note ci-dessous ; ils concernent principalement les terrains et les écarts de la réévaluation de 1963 (base 1959).

(2) Le résultat de l'exercice 2022 a été affecté en report à nouveau.

7.2 Ecart de réévaluation

7.2.1 Réévaluation de 1976

Néant.

7.2.2 Réévaluation de 1959

Néant.

7.3 Subventions d'investissement

7.3.1 Valeur brute et nette des subventions d'investissement

<i>Situation et mouvements</i>	Valeur brute 31/12/2023	Reprises de subventions	Valeur nette 31/12/2023
Subventions sur Biens	0	0	0
Subventions sur Encours	12	0	12
TOTAL hors amortissements dérogatoires sur subventions	12	0	12
Amortissements dérogatoires sur subventions			0
TOTAL	12	0	12

7.3.2 Suivi de la valeur brute et nette des subventions relatives aux extensions de lignes

Néant.

8. Provisions

Néant.

La société ne fait pas l'objet d'injonctions ou de sanctions pécuniaires pour pratiques anti-concurrentielles.

9. Emprunts et dettes financières

9.1 Dettes financières

Néant.

9.2 Endettement financier net

	31/12/2023	31/12/2022
Actif financier (A)	39	5
Prêts aux filiales		
Créances dépôts lease		
Valeurs mobilières de placement		
Placement cash collatéraux		
Disponibilités et compte de liaison actif	39	5
Créances nettes sur déposataires		
Dérivés Actif		
Dettes financières (B)	0	(45)
Prêt de la région Ile-de-France		
Emprunt sur le marché financier		
Emprunt Tick'Epargne (obligations)		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	0	0
Neu CP (Ex. Billet de trésorerie)		
Collatéraux "Remise en garantie"		
Dérivés Passif		
Compte de liaison GIGP - SIEGE		(45)
Endettement financier net (B-A)	(39)	(50)

9.3 Instruments dérivés

Néant.

10. Autres dettes

DETTES D'EXPLOITATION	Montant brut	Echéances		
		A moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	A plus de 5 ans
- Avances et acomptes reçus	0	0	0	0
- Dettes fournisseurs et comptes rattachés	1	1	0	0
- Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	0	0	0	0
- Autres dettes	2	2	0	0
- Dettes Lease	0	0		
- Produits constatés d'avance	0	0	0	0
TOTAL	3	3	0	0

11. Chiffre d'affaires

11.1 Détail du chiffre d'affaires

	31/12/2023	31/12/2022
Recettes du trafic		
Partage des risques sur recettes		
Sous-total recettes directes RATP		
Bonus qualité de service		
Restitution Contrat IDFM		
R11 - rémunération aux charges d'exploitation	15	
R12 - rémunération aux charges d'impôts et taxes	0	
R2 - rémunération au financement des investissements		
S3 - contribution spécifique au financement du matériel roulant		
Autres produits du transport		
Pénalités (offre, validation, incitations)		
Sous-total contributions Ile-de-France Mobilités	15	0
1. Produits du transport	15	0
2. Produits des activités annexes		
3. Autres prestations de services & ventes de produits résiduels	2	2
Cessions internes		
CHIFFRE D'AFFAIRES	17	2

Les autres prestations de services et ventes de produits résiduels comprennent les refacturations à la Société du Grand Paris (SGP) des prestations relatives au projet du Grand Paris Express.

11.2 Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport

Néant.

12.Charges de personnel

12.1 Compte de résultat de la protection sociale

Résultat de la protection sociale de l'EPIC RATP :

	Résultat 2023	Résultat 2022
Risque Maladie		
- Cotisations patronales normalisées PUMA	145	138
- Remboursement CSG (ACOSS) et cotisations ouvrières	76	58
- Recouvrement sur tiers	1	1
- Reprise CAP PUMA	13	20
- Frais de santé y compris Espace Santé PUMA	(346)	(351)
- Coût de fonctionnement PUMA	(11)	(9)
- Dotation d'équilibre PUMA	121	144
- Cotisations sociales RATP - Maladie Hors PUMA	111	75
- Autres cotisations et remboursement divers Hors PUMA	2	2
- Prestations en espèces Hors PUMA	(108)	(108)
- Charges du régime spécial	(6)	(6)
- Coût de fonctionnement hors PUMA	(3)	(3)
RESULTAT NET DU RISQUE MALADIE	(4)	(40)
Risque Accident du Travail		
- Cotisations patronales	46	41
- Charges du régime spécial (dont cotisations au fonds accident du travail)	(1)	(1)
- Prestations en nature et rentes accident du travail (accident du travail)	(22)	(20)
- Prest. en espèces (Maintien du salaire)	(28)	(25)
- Coût de gestion (nets)	(4)	(4)
RESULTAT NET DU RISQUE ACCIDENT DU TRAVAIL	(10)	(10)
Risque Chômage		
- Cotisations patronales	21	20
- Prestations	(23)	(20)
RESULTAT NET DU RISQUE CHOMAGE	(1)	(0)
RESULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	(15)	(50)

Les comptes de la protection sociale affichent un déficit de -15 millions d'euros en 2023 pour l'ensemble de l'EPIC RATP. La quote-part du résultat des régimes spéciaux 2023 affectée à l'établissement GIGP est de -0,01 million d'euros.

12.2 Effectifs moyens employés payés

	31/12/2023	31/12/2022	Variations	
			En nombre	En %
Effectif moyen employé	20	10	9	93,3%
Répartition par catégories :				
. Cadres + Maîtrises (encadrement)	20	10	9	93,3%
. Opérateurs	0		0	
Répartition par groupes statutaires :				
. Permanents	14	6	8	124,6%
. Contractuels	6	4	2	43,3%

12.3 Contrôle URSSAF

Au cours du 1er semestre 2018, la RATP a fait l'objet d'un contrôle de l'URSSAF sur les années 2015 à 2017. Les principales divergences identifiées dans le cadre du contrôle concernent les modalités de calcul de l'assiette des cotisations « allocations familiales » des agents sous statut de la RATP.

Une notification de redressement a été adressée à la RATP par l'Administration le 28 mars 2019, pour un montant de 46,9 millions d'euros (dont 4,3 millions d'euros de majorations de retard forfaitaires et complémentaires). Le montant du principal, soit 42,6 millions d'euros, a été réglé par l'entreprise à titre conservatoire le 23 avril 2019. Ce montant a été inscrit à l'actif du bilan comme une créance de la RATP sur l'URSSAF.

La RATP conteste formellement le bien fondé des arguments développés par l'URSSAF.

La RATP a saisi la commission de recours amiable le 21 mai 2019, puis à l'issue d'un délai de 2 mois valant rejet implicite, a saisi le pôle social du Tribunal de Grande Instance de Bobigny le 21 octobre 2019 pour obtenir l'annulation de ce redressement. La commission de recours amiable a formellement rejeté le recours de la RATP par une décision du 12 avril 2021, tout en accordant une remise des majorations forfaitaires à hauteur de 2,1 millions d'euros, sans donner droit à une remise des majorations complémentaires s'élevant à 2,3 millions d'euros. Suite à ce rejet, la RATP a saisi les Tribunaux Judiciaires de Bobigny et de Paris le 24 juin 2021 pour obtenir l'annulation du redressement, puis le 6 septembre 2021, pour contester la décision concernant les majorations complémentaires.

Le 23 juin 2022, le Tribunal Judiciaire de Bobigny a rendu son jugement en maintenant le montant du redressement en principal, mais en annulant toutefois l'ensemble des majorations de retard complémentaires demandées par l'URSSAF. Ainsi, une provision pour risques exceptionnelle de 42,1 millions d'euros a été comptabilisée dans les comptes de l'EPIC en 2022 pour le montant contesté du redressement (0,5 millions d'euros n'ont pas été contestés par la RATP sur les 42,6 millions d'euros redressés). **Aucune quote-part de cette provision pour risques n'a été comptabilisée dans les comptes du GIGP en 2023.** Le 15 juillet 2022, la RATP a décidé d'interjeter appel de cette décision judiciaire.

13. Résultat financier

Néant.

14. Résultat exceptionnel

Néant.

15. Impôts sur les sociétés et situation fiscale

15.1 Impôts sur les sociétés

	31/12/2023	31/12/2022
Charge d'impôt du GIGP RATP	0	()
Produit net d'intégration fiscale	0	
Crédits d'impôts	0	
TOTAL	0	0

Passage du résultat comptable au résultat fiscal

Calcul de l'IS théorique

	31/12/2023	31/12/2022
Résultat comptable	7	0
Réintégrations fiscales	2	0
Déductions fiscales	0	0
RESULTAT FISCAL	9	1
Impôt sur les sociétés brut	(2)	0
<i>Taux à 25 %</i>		

Le montant lié au déficit fiscal de l'EPIC pour l'exercice 2023 s'élève à -394,3 millions d'euros dont un bénéfice fiscal de +9 millions d'euros pour le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris.

15.2 Impôts latents

Néant.

15.3 Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge visée par l'article 39-4 du code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.4 Frais généraux non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge de frais généraux au sens de l'article 223 quinquies du code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.5 Contrôle fiscal

Aucun contrôle fiscal n'est en cours.

16. Engagements financiers hors bilan

Néant.

17. Opérations de locations / sous-locations de trains

17.1 Opérations de leasehold

Néant.

17.2 Opérations de lease suédois

Néant.

18. Opérations de crédit-bail

Néant.

19. Filiales et participations

19.1 Détail des filiales

Néant.

19.2 Eléments relatifs aux parties liées

Les parties liées concernent les sociétés comprises dans le périmètre de consolidation du groupe RATP.

Les principales opérations concernant le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris avec les entreprises liées (flux intragroupe) sont détaillées ci-dessous :

	31/12/2023
Chiffre d'affaires	0
Autres produits exploitation	0
TOTAL Produits d'exploitation	0
Achats consommés	0
Achats et charges externes	5
EPIC - GI	3
EPIC - OT	0
EPIC - SIEGE	1
Palier RATP Solution Ville	0
Autres filiales	0
Impôts, taxes et versements assimilés	0
Charges de personnel	0
Redevances	0
TOTAL Charges d'exploitation	5

19.3 Prises de participations et prises de contrôle significatives

Néant.

20. Groupements d'intérêt économique

Néant.

21. Protocoles régissant les relations financières internes

Néant.

22. Evènements postérieurs à la clôture

Néant.



**Comptes séparés
EPIC RATP
Sreté / SUR**

Exercice clos le 31 décembre 2023
(En normes comptables françaises)

BILAN SUR RATP

Actif

En millions d'euros	Notes	31/12/2023		31/12/2022	
		Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	2	28	12	15	10
Immobilisations corporelles	2	27	11	16	10
Immobilisations financières	3	0		0	
Actif immobilisé		54	23	31	20
Stocks et en-cours	4				
Créances	5	-2	0	-2	13
Valeurs mobilières de placement	6				
Disponibilités		57		57	0
Actif circulant		56	0	56	13
Frais d'émission d'emprunts					
Primes de remboursement des obligations					
Ecart de conversion actif					
TOTAL ACTIF		110	23	87	33

Passif

En millions d'euros	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition			
Ecart de réévaluation			
Dotations en capital			
Reserves			
SUR - transf. capitaux propres		30	30
Report à nouveau		12	11
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)		1	1
Situation nette		43	42
Provisions réglementées		0	
Subventions d'investissement		0	
Capitaux propres	7	43	42
Provisions pour risques et charges	8	7	6
Dettes financières et Comptes de liaison passif	9	0	(68)
Dettes fiscales et sociales		25	28
Autres dettes	10	13	25
Ecart de conversion passif			
TOTAL PASSIF		87	33

COMPTE DE RESULTAT SUR RATP

En millions d'euros	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Chiffre d'affaires	11	152	143
Produits divers		7	4
Produits en atténuation des charges d'amortissements			0
Produits d'exploitation		159	147
Energie		0	(0)
Frais relatifs aux lignes affrétées		0	0
Charges de circulation		0	0
Matières et autres charges externes		(60)	(53)
Impôts, taxes et versements assimilés		(5)	(5)
Charges de personnel	12	(90)	(84)
- Salaires et traitements		(61)	(56)
- Charges sociales		(27)	(24)
- Résultat des régimes spéciaux		(0)	(2)
- Intéressement		(2)	(2)
Dotations aux amortissements et aux provisions		(3)	(2)
Autres charges		0	(0)
Résultat d'exploitation		1	3
Produits financiers		0	1
Charges financières		(0)	(1)
Résultat financier	13	(0)	(0)
Résultat courant		1	3
Produits exceptionnels		0	0
Charges exceptionnelles		(0)	(1)
Résultat exceptionnel	14	0	(1)
Impôts sur les bénéfices	15	(0)	(1)
RESULTAT NET		1	1

SOMMAIRE

1. Principes, règles et méthodes comptables	12
1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles	12
1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif	12
1.1.2 Immobilisations incorporelles	13
1.1.3 Immobilisations corporelles	13
1.1.4 Durées d'amortissement	13
1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles	14
1.2 Immobilisations financières	16
1.3 Stocks	16
1.4 Créances	17
1.5 Primes de remboursement des obligations	17
1.6 Capitaux propres	17
1.7 Dettes financières	18
1.8 Opérations en devises	18
1.9 Instruments financiers dérivés	18
1.10 Dettes fournisseurs	19
1.11 Avantages au personnel à long terme	19
1.12 Opérations de lease et de crédit-bail	20
1.12.1 Opérations de leasehold	20
1.12.2 Opérations de crédit-bail	20
1.13 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits	20
1.13.1 Recettes liées au contrat 2021-2024 avec Ile-de-France Mobilités	20
1.13.2 Produits en atténuation des charges d'amortissement.....	21
1.14 Impôts et taxes	21
1.15 Charges de personnel	22
1.15.1 Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux.....	22
1.15.2 Principales caractéristiques des comptes de la Protection Sociale (TCPS).....	22
1.16 Résultat exceptionnel	23
2. Immobilisations incorporelles et corporelles	24
2.1 Changement d'estimation sur les provisions pour démantèlement du Matériel Roulant	24
3. Immobilisations financières	24
4. Stocks et en-cours	24
5. Créances	25
6. Valeurs mobilières de placement	25

7. <i>Capitaux propres</i>	25
7.1 <i>Variation des capitaux propres</i>	25
7.2 <i>Ecart de réévaluation</i>	25
7.2.1 <i>Réévaluation de 1976</i>	25
7.2.2 <i>Réévaluation de 1959</i>	25
7.3 <i>Subventions d'investissement</i>	26
7.3.1 <i>Valeur brute et nette des subventions d'investissement</i>	26
7.3.2 <i>Suivi de la valeur brute et nette des subventions relatives aux extensions de lignes</i> ..	26
8. <i>Provisions</i>	26
9. <i>Emprunts et dettes financières</i>	27
9.1 <i>Dettes financières</i>	27
9.2 <i>Endettement financier net</i>	28
9.3 <i>Instruments dérivés</i>	28
10. <i>Autres dettes</i>	28
11. <i>Chiffre d'affaires</i>	29
11.1 <i>Détail du chiffre d'affaires</i>	29
11.2 <i>Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport</i>	29
12. <i>Charges de personnel</i>	30
12.1 <i>Compte de résultat de la protection sociale</i>	30
12.2 <i>Effectifs moyens employés payés</i>	31
12.3 <i>Contrôle URSSAF</i>	31
13. <i>Résultat financier</i>	32
14. <i>Résultat exceptionnel</i>	32
15. <i>Impôts sur les sociétés et situation fiscale</i>	32
15.1 <i>Impôts sur les sociétés</i>	32
15.2 <i>Impôts latents</i>	33
15.3 <i>Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement</i>	33
15.4 <i>Frais généraux non déductibles fiscalement</i>	33
15.5 <i>Contrôle fiscal</i>	33
16. <i>Engagements financiers hors bilan</i>	34
17. <i>Opérations de locations / sous-locations de trains</i>	34
17.1 <i>Opérations de leasehold</i>	34
17.2 <i>Opérations de lease suédois</i>	34
18. <i>Opérations de crédit-bail</i>	35

19. Filiales et participations.....	35
19.1 Détail des filiales.....	35
19.2 Eléments relatifs aux parties liées.....	35
19.3 Prises de participations et prises de contrôle significatives	35
20. Groupements d'intérêt économique.....	36
21. Protocoles régissant les relations financières internes.....	36
22. Evènements postérieurs à la clôture.....	36

Comptes dissociés des activités comptablement séparées

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (dite loi Grand Paris) a imposé, à compter du 1er janvier 2012, la séparation comptable des activités de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et d'opérateur de transport de la RATP.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) étend l'obligation de séparation comptable en imposant la mise en œuvre de comptes séparés pour les activités suivantes :

- l'activité d'opérateur de transport ;
- l'activité de gestion de l'infrastructure ;
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris ;
- l'activité exercée par son service interne de sécurité (à compter du 1er janvier 2021).

Une activité « Siège » porte, à compter du 1^{er} janvier 2021, les autres opérations réalisées par l'EPIC, distinctes des précédentes, notamment les activités associées à la fonction de société mère tenue par l'Epic.

Conformément aux dispositions de l'article L. 2142-16 du Code des transports, la séparation comptable vise à prévenir toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre les activités comptablement séparées et à assurer qu'aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

La séparation comptable répond aux principes généraux suivants :

- **Stabilité dans le temps** : les principes généraux de la séparation comptable sont appliqués depuis la séparation des activités d'Opérateur de Transport (OT) et de Gestionnaire d'Infrastructure (GI) au 1er janvier 2012, et sont utilisés pour la création de toute nouvelle activité comptablement séparée. Les règles et méthodes qui conditionnent la définition des périmètres et les principes d'allocation restent stables année après année, sauf évolution des circonstances qui justifierait leur réexamen.
- **Transparence** : les postes de bilan et de compte de résultat de chaque activité comptablement séparée sont périodiquement justifiés par bien, opération, ou transaction, assurant une identification claire des actifs, passifs, produits et charges alloués à chaque activité. Les clés d'affectation sont formalisées et justifiées. Les règles d'imputation sont décrites dans le référentiel de séparation comptable.
- **Homogénéité** : les règles décrites dans ce référentiel sont applicables de manière homogène à l'ensemble des activités comptablement séparées.
- **Auditabilité** : les états financiers des activités comptablement séparées sont certifiés annuellement, conformément à l'article L2142-16 du Code des transports.
- **Priorité à l'imputation directe** : l'imputation directe des actifs, passifs, produits et charges est appliquée dès que le fait générateur de l'opération permet son rattachement à une activité comptablement séparée spécifique.
- **Non-discrimination** : le principe de l'affectation directe est privilégié. Dans le cas de refacturations, les charges sont directement refacturées de façon prioritaire ; à défaut, des clés d'allocation sont identifiées par nature de transaction.

- **Traçabilité dans la comptabilité générale** : les états financiers de l'EPIC RATP sont la consolidation des états financiers des différentes activités comptablement séparées. Le rapprochement entre les états financiers des activités comptablement séparées (postes de bilan et de comptes de résultat) et les états financiers de l'entité EPIC RATP est régulièrement effectué et justifié. D'autre part, l'ERP garantit la séparation comptable avec une duplication des modules par activité comptablement séparée, et une imputation comptable et analytique dirigeant dès l'origine les opérations vers une activité.

La RATP soumet les règles régissant la séparation comptable entre ces activités au contrôle de l'Autorité de Régulation des Transports. La saisine de l'ART par la RATP sur le référentiel de séparation comptable a été effectuée le 30 décembre 2020.

Dans sa décision n°2021-012 du 11 février 2021, l'Autorité a approuvé les règles de la séparation comptable prévue aux articles L. 2142-16 et L. 2251-1-2 du code des transports, les périmètres comptables de chacune des activités, les règles d'imputation ainsi que les principes régissant les relations financières entre ces activités.

Les états financiers sont présentés en millions d'euros sauf exceptions mentionnées.

La Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un EPIC créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne morale de droit public et immatriculée au RCS de Paris. Son siège social est situé au 54, quai de la Râpée, 75012 Paris.

Dans le cadre de la libéralisation des transports publics au sein de l'Union européenne, le règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (dit règlement OSP) introduit le principe de mise en concurrence des activités d'exploitation de services de transport de voyageurs par chemin de fer, assorti de périodes transitoires pour organiser cette mise en concurrence.

Dans le prolongement de ce règlement, la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (dite loi ORTF) organise la fin du monopole de la RATP sur l'exploitation des réseaux et lignes de transport en région d'Ile-de-France, selon l'échéancier suivant :

- le 31 décembre 2024 pour le réseau bus ;
- le 31 décembre 2029 pour le tramway ;
- le 31 décembre 2039 pour le métro et le RER ;

dates à partir desquelles l'exploitation de ces services doit être ouverte à la concurrence.

La loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP aménage le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP. Ainsi, Île-de-France Mobilités (IDFM) pourra échelonner ce processus jusqu'à la fin 2026.

Parallèlement, afin de « satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public », la loi ORTF confie à la RATP la gestion d'infrastructure du réseau métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France et du réseau de RER dont elle assure l'exploitation au 1er janvier 2010.

Dans le même esprit, la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (dite loi Grand Paris) confie à la RATP la gestion technique de l'ensemble des lignes, ouvrages et installations réalisés par la Société du Grand Paris.

Elle lui impose en outre, à compter du 1er janvier 2012, la séparation comptable de ses activités de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et d'opérateur de transport.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) étend l'obligation de séparation comptable en imposant la mise en œuvre de comptes séparés pour les activités suivantes :

- l'activité d'opérateur de transport,
- l'activité de gestion de l'infrastructure mentionnée à l'article L. 2142-3 du Code des transports (constituée du métropolitain et des parties du RER exploitées par la RATP au 1^{er} janvier 2010), à laquelle s'intègre la gestion technique des parties de réseau du Grand Paris Express constituées des prolongements nord et sud de la ligne 14 (de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, d'Olympiades à Aéroport d'Orly),
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express, à l'exclusion de celle concernant les prolongements susvisés de la ligne 14 (disposition entrant en vigueur le 1er janvier 2020),

- l'activité exercée par son service interne de sécurité mentionnée à l'article L. 2251-1 du Code des transports, dont le périmètre d'intervention est étendu aux emprises immobilières de l'infrastructure du Grand Paris Express (disposition prenant effet au 1^{er} janvier 2021). La LOM confirme le monopole de cette activité de sûreté sur le réseau ferré historique, et l'étend au réseau du Grand Paris Express.

Elle soumet enfin les règles régissant la séparation comptable entre ces activités au contrôle de l'Autorité de Régulation des Transports (ART). Ces règles permettent d'assurer l'absence de subventions croisées entre les différents établissements.

S'agissant de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris Express, cette régulation se traduit par l'obligation de mettre en place un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC), validé par l'ART, qui devra assurer que le groupe RATP ne bénéficie pas, du fait de son rôle de gestionnaire technique, d'informations susceptibles de lui conférer un avantage dans la procédure de désignation de l'opérateur de transport par Ile-de-France Mobilités. Ce PGIC, pour lequel l'ART a rendu un avis conforme, a été publié le 3 août 2022. Par ailleurs, la RATP doit publier courant 2023 un document de référence du gestionnaire technique (DRGT) soumis à l'avis de l'ART, présentant les mesures prévues pour assurer un traitement transparent, équitable et non discriminatoire entre les opérateurs de transport.

L'offre de transport en Île-de-France est définie par Île-de-France Mobilités. L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités. Dans le cadre de ces contrats, la RATP s'engage sur la production d'un service de transport de référence défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération forfaitaire et un intéressement aux recettes ou aux validations versés par Île-de-France Mobilités.

Pour l'activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau métro et RER et l'activité de gestionnaire technique du réseau Grand Paris Express, la rémunération de la RATP figurant dans le contrat pluriannuel signé avec Ile-de-France Mobilités fait l'objet d'un avis conforme de l'ART. Pour cela, la RATP doit lui soumettre la trajectoire de rémunération envisagée. L'ART consulte Ile-de-France Mobilités avant de se prononcer et, en l'absence d'avis conforme, fixe la rémunération forfaitaire provisionnelle versée par Ile-de-France Mobilités à la RATP. Les modalités précises de calcul de cette rémunération et de transmission à l'ART ont été précisées dans le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020.

La loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP aménage le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP et modifie des dispositions sur le plan social notamment celles relatives au transfert du personnel.

La loi permet d'étaler le processus d'ouverture à la concurrence des bus franciliens sur une durée maximum de deux ans, celle-ci devant intervenir entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026. Elle traduit les préconisations de la mission confiée par Île-de-France Mobilités (IDFM) à MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset.

Sur le plan social, le texte prévoit notamment :

- une garantie de maintien sur leur site actuel des salariés actuellement en centre bus dont les contrats de travail seront transférés aux nouveaux opérateurs ;
- des conditions de transfert simplifiées pour les salariés actuellement entités mutualisées avec des critères simplifiés et un renforcement des possibilités de volontariat.

- le maintien au sein de l'EPIC RATP des salariés occupant des fonctions de support en central (pas de transfert)
- le bénéfice des garanties sociales (« sac à dos social ») pour tous les salariés transférés, qu'ils soient transférés aux nouveaux opérateurs ou au sein d'IDFM ;
- un maintien de ces garanties sociales en cas de recrutement futur par l'EPIC RATP ou ses filiales ou celles des opérateurs de transport favorisant ainsi les parcours professionnels au sein du monde du transport public.
- un dispositif de recours au volontariat spécifique pour changer de site, déclenché à la demande d'IDFM ;
- le report de l'entrée en vigueur de certaines dispositions du cadre social territorialisé (CST) pour une période transitoire de 15 mois maximum.

Un décret d'application de cette loi devrait paraître prochainement à l'issue de la concertation des parties et avis du Conseil d'Etat.

Contrat Ile-de-France Mobilités 2021-2024

Le contrat entre l'EPIC RATP et Ile-de-France Mobilités couvrant la période 2021-2024 a été signé le 16 juin 2021. Les modalités de rémunération sont décrites au paragraphe 1.13.1 ci-dessous.

Avec la conclusion du nouveau contrat RATP/IDFM 2021-2024, l'activité « transport » de l'EPIC est désormais soumise à la TVA sur la totalité de son chiffre d'affaires (recettes voyageurs et rémunérations versées par IDFM au taux de 10%) depuis le 1er janvier 2021. A noter que ses activités « prestataire social », « gestion des financements » et « mise à disposition d'effectifs » restent soumises à la taxe sur les salaires, comme par le passé.

Les comptes de l'EPIC RATP - Sureté sont intégrés dans les comptes consolidés du groupe RATP.

Les comptes au 31 décembre 2023 sont arrêtés par le conseil d'administration du 8 mars 2024.

L'activité de Sureté (SUR)

Les missions principales de l'activité comptablement séparée de Sureté (SUR) sont :

- Veiller à la sécurité des personnes et des biens ;
- Veiller au bon fonctionnement du service ;
- Protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine ;

1. Principes, règles et méthodes comptables

Les montants sont exprimés en millions d'euros, sauf exception mentionnée dans les notes, et arrondis au million d'euros le plus proche. Par conséquent, la somme des montants arrondis peut présenter des écarts non significatifs par rapport au total reporté.

Le plan comptable de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel en date du 21 mars 1985, sur avis de conformité donné par le Conseil national de la comptabilité. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du plan comptable général.

Les comptes séparés sont établis à partir des normes comptables françaises, qui sont également celles utilisées pour l'établissement des comptes sociaux de l'EPIC RATP publiés annuellement, comme si les activités séparées étaient des entités autonomes.

1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif

Le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition distingue quatre catégories d'actifs, spécifiées dans la loi d'Organisation et de Régulation du Transport Ferroviaire (ORTF) :

- la RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire (lignes historiques du réseau, hors lignes du Grand Paris Express) ;
- les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent à Île-de-France Mobilités depuis le 1er janvier 2010. Île-de-France Mobilités entrera en possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation des services. Le décret d'application n°2011-320 prévoit qu'Île-de-France Mobilités effectue, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP, le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de la RATP ;
- les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, appartiennent en pleine propriété à la RATP. A l'expiration des droits d'exploitation de lignes, Île-de-France Mobilités dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens à la valeur nette comptable nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de la RATP. Concernant les centres bus, Ile-de-France Mobilités a formalisé par une délibération du 8 octobre 2020 son intention de reprendre ces installations ;
- les immeubles et autres biens qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation appartiennent en pleine propriété à la RATP.

Les biens inscrits à l'actif de SUR sont des biens propres relatifs à l'activité de sûreté.

SURETE	
Type de biens	Biens propres
Nature des biens	Biens affectés aux activités de sûreté.
Régime de propriété	La RATP est propriétaire de ces biens.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2021-2024.
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable

1.1.2 Immobilisations incorporelles

Les frais de recherche et développement, afférents à des projets nettement individualisés, ayant de sérieuses chances de réussite technique et de rentabilité commerciale, sont inscrits à l'actif du bilan lorsqu'ils remplissent les critères énoncés par la réglementation comptable. Leur durée d'amortissement dépend de la durée d'utilisation du bien auquel ils se rapportent. Tous les autres frais de recherche et de développement sont pris en charges d'exploitation.

1.1.3 Immobilisations corporelles

Les immobilisations, quel que soit leur régime de propriété, sont inscrites au bilan à leur coût historique (coût d'acquisition ou coût de production). Leur valorisation tient compte des réévaluations pratiquées en 1963 sur la base de 1959 et en 1978 sur la base de 1976.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propres à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation.

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant la méthode linéaire, en fonction des durées d'utilisation définies par les techniciens de la RATP. Les durées d'utilité des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative. Une provision pour amortissement dérogatoire est constatée quand l'amortissement dégressif fiscal est supérieur à l'amortissement calculé selon le mode linéaire.

1.1.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée d'utilisation selon un mode linéaire. Les durées retenues des principaux biens sont les suivantes :

<i>Bâtiments, installations et équipements, matériel et outillage</i>	Durées d'utilisation
Gros œuvre des bâtiments	50 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans
Equipement industriel lourd	15 à 30 ans
Petit outillage	5 à 10 ans
Mobilier	10 ans
Systèmes d'information – développement et paramétrage	5 à 10 ans
Progiciel et matériel informatique	3 à 5 ans

<i>Infrastructures ferroviaires</i>	Durées d'utilisation
Gros œuvre des tunnels, points d'arrêts, accès	35 à 140 ans
Aménagements des points d'arrêts et accès	15 à 40 ans
Voies	10 à 50 ans
Alimentation courant de traction métro (GI)	5 à 50 ans
Caténaires RER – tramway	15 à 50 ans

<i>Signalisation des voies et système d'aide à la conduite des trains</i>	Durées d'utilisation
Système d'Automatisation de l'Exploitation des Trains (SAET)	5 à 35 ans
Pilotage automatique	15 à 30 ans
Signalisations des voies	10 à 40 ans

<i>Matériels roulants</i>	Durées d'utilisation
Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans
Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans

<i>Installations et équipements, matériel et outillage</i>	Durées d'utilisation
Appareils �levateurs et translateurs	10 à 40 ans
Télécoms et alarmes	5 à 15 ans
Installations électriques	5 à 30 ans
Postes de transformation de courant	10 à 100 ans
Matériel d'épuisement et ventilation	15 à 30 ans
Equipements et matériels de climatisation	5 à 10 ans
Equipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans

1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

Les règles comptables prévoient la mise en œuvre d'une démarche pour identifier s'il existe un indice quelconque montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de sa valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur actuelle, celle-ci étant définie comme la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'usage.

La valeur nette comptable des actifs de la Sureté comprend notamment les actifs immobilisés (corporels et incorporels amortissables) nets de subventions.

Principales hypothèses utilisées pour la détermination de la valeur recouvrable des actifs

La valeur recouvrable des biens propres de l'opérateur de transport, des actifs de la sûreté et des actifs du gestionnaire d'infrastructure correspond à leur valeur d'utilité dont la détermination repose sur les flux de trésorerie futurs nets d'IS qui ont été projetés.

Dans le contexte indiqué ci-dessus, les données retenues pour les tests de dépréciation pour la clôture 2023 sont les suivantes :

- Pour l'année 2023 et 2024 : prévisions reposant sur le budget 2024 de l'EPIC RATP ;
- Pour l'année 2025 : en l'absence de contrat négocié à date pour cette période, les prévisions reposent sur une hypothèse de reconduction des grands principes du contrat RATP Île-de-France Mobilités 2021-2024 et d'une extrapolation des plans d'investissement et de performance interne des UGT. Cette prévision est actualisée sur son périmètre (sortie progressive de l'activité « bus » en lien avec l'ouverture à la concurrence du réseau parisien), et intègre plusieurs hypothèses visant à déterminer les différentes rémunérations ;
- Au-delà de 2025 : les hypothèses normatives retenues pour projeter l'année 2025 ont été reconduites à l'infini (à l'exception des activités progressivement ouvertes à la concurrence).
- Pour l'ensemble des UGT, un investissement normatif de renouvellement a été estimé.

Les valeurs terminales ont été calculées à partir d'un flux normatif déterminé à l'issue de la période explicite du plan et projeté à l'infini sur la base d'un taux de croissance à long terme de l'activité de 1%, majoré d'un taux d'inflation de 1,2 %.

	Sureté Biens propres
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	6,3%
Taux de croissance à l'infini	2,2%

Les taux d'actualisation (coût moyen pondéré du capital) retenus ont été déterminés par référence aux taux moyens observés sur un panel d'entreprises cotées et exerçant des activités comparables à celles de la RATP.

Résultats du test de dépréciation

Les tests de dépréciation réalisés pour les UGT gestionnaire d'infrastructures, opérateur de transport-biens propres et sûreté n'ont pas mis en évidence de perte de valeur. En conséquence, aucune dépréciation n'a été constatée dans les comptes de la Sureté au 31/12/2023.

Sensibilité de la valeur recouvrable des actifs

Des tests de sensibilité ont été mis en œuvre afin de conforter les résultats dans le cadre des tests de dépréciation effectués. Pour l'activité de Sureté, sur la base des actifs testés :

<i>Unité Génératrice de Trésorerie</i>	Sureté Biens propres
Variation du taux d'actualisation requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	Non Significatif
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	Non Significatif
Variation des investissements normatifs requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+2 millions d'euros

1.2 Immobilisations financières

La valeur brute de ces actifs est constituée par leur coût d'achat y compris les coûts directement attribuables engagés pour la mise en place de l'actif financier. Les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes sont rattachés au coût d'acquisition de l'immobilisation.

La valeur d'utilité des titres détenus est déterminée suivant un test de valeur effectué en fonction des perspectives d'activité et de rentabilité mesurées soit selon la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés soit selon la méthode des multiples de valorisation, pour chacune des participations.

Lorsque la valeur d'inventaire des titres est inférieure à leur valeur nette au bilan, une dépréciation est constituée pour la différence.

Au 31 décembre 2023, la Sureté ne détient pas de titre financier.

1.3 Stocks

Les stocks sont enregistrés au plus faible du coût (y compris les frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût unitaire moyen pondéré.

La RATP a affiné la méthode d'évaluation des stocks de consommables privilégiant la méthode  v nementielle plutôt que statistique (dépréciation en fonction de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique).

Une provision pour dépréciation est constatée dès lors que :

- la valeur du stock de consommables est inférieure à son coût d'acquisition ou de production ;
- le stock de consommables subit une obsolescence ou a une durée de vie limitée ;
- le stock de consommables ne fait l'objet d'aucun mouvement sur une période de référence.

La méthode  v nementielle permet d'appréhender la valorisation des stocks au plus près du réel en s'appuyant sur des éléments tangibles et de faire face à une détérioration de matériel, à un changement de réglementation, à un changement de mode/d'utilisation et à l'obsolescence technique.

Cette méthode repose sur la détermination de dates limite d'utilisation et de dates d'obsolescence liées à un  v nement déclencheur non prévisible, modifiant ainsi la politique de gestion des stocks.

Au 31 décembre 2023, la Sureté ne détient pas de stocks.

1.4 Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation de la totalité de la créance est constituée lorsqu'un risque de non-recouvrement apparaît.

1.5 Primes de remboursement des obligations

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêté des comptes, les charges y afférentes seraient amorties en totalité.

Au 31 décembre 2023, la Sureté ne détient pas de primes de remboursement des obligations.

1.6 Capitaux propres

Le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition » qui figure au passif représente essentiellement la valeur résiduelle figée au 1^{er} janvier 1949 - date de création de la RATP - des actifs mis à disposition de la RATP à cette date et qui subsistaient au bilan du 31 décembre 1976.

Au 31 décembre 2023, la Sureté n'est pas concernée par le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition ».

Les écarts de réévaluation figurant en capitaux propres sont issus de la réévaluation pratiquée en 1963 sur la base de 1959 et de la réévaluation opérée en 1978 sur la base de 1976.

Au 31 décembre 2023, la Sureté n'est pas concernée par le poste « Ecart de réévaluation ».

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital de 283,3 millions d'euros. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 à hauteur de 150 millions d'euros dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009.

Au 31 décembre 2023, la Sureté n'est pas concernée par le poste « Dotation en capital ».

Le poste « Transfert de capitaux propres » comprend la quote-part de capitaux propres affectée à la Sureté au moment de la mise en œuvre de la séparation comptable des activités.

Les subventions d'investissement sont rapportées au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens subventionnés, à l'exception des subventions encaissées pour l'acquisition de terrains qui sont rapportées au résultat par dixième.

Au 31 décembre 2023, la Sureté n'est pas concernée par le poste « Subventions d'investissement ».

Les provisions réglementées correspondent :

- à la provision spéciale de réévaluation relative à la réévaluation des biens amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976. Elle est rapportée au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens auxquels elle se rapporte ;
- aux amortissements dérogatoires pratiqués depuis le 1^{er} janvier 2016.

1.7 Dettes financières

Les emprunts sont présentés au bilan à leur valeur de remboursement en euros.

Au 31 décembre 2023, la position d'endettement de la Sureté est constituée par les comptes de liaison avec les autres activités comptablement séparées, en particulier avec l'activité SIEGE qui porte l'ensemble des dettes financières de l'EPIC RATP.

1.8 Opérations en devises

Les actifs et passifs monétaires en devises liés à l'activité financière sont intégralement couverts et font l'objet d'une revalorisation au taux de clôture.

Lorsque l'application du cours de conversion en date de clôture a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Ces gains et pertes latents sont compensés par la revalorisation des instruments dérivés de change souscrits en couverture de ces expositions.

Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change à hauteur du montant non couvert.

La revalorisation de la composante change des *cross currency swaps* et des *swaps* de change est classée au bilan dans la même rubrique que le sous-jacent couvert.

Au 31 décembre 2023, la Sureté ne détient pas d'opérations en devises.

1.9 Instruments financiers dérivés

Les risques de marché liés aux variations de taux d'intérêt et de change sont gérés en utilisant des instruments dérivés (*swaps* de taux d'intérêt, options sur taux, *cross currency swaps*, achats et ventes à terme et *swaps* de change). La quasi-totalité des instruments dérivés est qualifiée de couverture et est strictement adossée à la dette.

Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et produits des opérations couvertes.

Les différentiels d'intérêts à recevoir ou à payer résultant des opérations de *swaps*, *caps* et *floors* de couverture ainsi que les primes et soultes liées à ces opérations sont constatés en résultat sur la durée de vie des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

La RATP peut également être amenée à mettre en place des dérivés afin de gérer le risque d'évolution des prix des matières premières. Les gains et pertes latents résultant des contrats affectés à la couverture des achats futurs de gazole sont différés et pris en compte en résultat lors de la réalisation de la transaction couverte.

Dans le cadre de la gestion centralisée des risques de marché, la RATP souscrit des dérivés pour le compte des filiales du Groupe. Les gains et pertes réalisés sur les dérivés souscrits auprès des contreparties bancaires sont rétrocédés aux filiales à l'origine des demandes de couvertures.

Au 31 décembre 2023, la Sureté ne détient pas d'instruments financiers dérivés.

1.10 Dettes fournisseurs

Les dettes fournisseurs sont valorisées à leur valeur nominale. Les fournisseurs débiteurs sont présentés à l'actif du bilan.

1.11 Avantages au personnel à long terme

Les engagements sociaux pour avantages à long terme sont provisionnés au bilan selon des calculs actuariels. Ils correspondent à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus.

Plusieurs avantages à long terme sont ainsi comptabilisés :

- les engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles au personnel actif : la RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail et maladies professionnelles à ses agents en activité. Ces rentes ont pour objet d'indemniser les séquelles définitives physiques ou psychologiques ainsi que leur incidence professionnelle dans le déroulement de la carrière de l'assuré. Seules les rentes versées aux actifs relèvent des avantages à long terme faisant l'objet d'une provision. Les rentes du personnel retraité font l'objet d'un engagement hors bilan ;
- les engagements relatifs aux médailles du travail : après un certain nombre d'années de service, les agents bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congés supplémentaires ;
- les engagements relatifs à l'assurance chômage : tout comme Pôle Emploi, la RATP assure à ses agents arrivés au terme de leur contrat un revenu de remplacement dénommé « allocation chômage » dont la durée de versement varie en fonction de la durée d'affiliation et de l'âge de l'intéressé. Ce régime d'indemnisation de fin de contrat de travail est comptabilisé de manière analogue à un régime d'avantages à long terme bien que les avantages soient payables postérieurement à la cessation d'emploi de l'agent ;
- les engagements relatifs aux congés maladie longue durée : les agents atteints d'une longue maladie bénéficient d'autorisations d'absence pour suivre les traitements médicaux nécessités par leur état de santé. Bien que leur contrat de travail soit suspendu, le maintien de tout ou partie du salaire est prévu dans certaines conditions.

L'évaluation des avantages au personnel résulte d'un calcul actuariel. Ce calcul est basé sur des hypothèses de comportements sociaux (mortalité, turnover, etc.) et des hypothèses économiques (taux d'actualisation, profil de carrière, etc.).

Le taux d'actualisation retenu est basé sur un taux Bloomberg 15 ans qui s'établit à 3,25% au 31/12/2023 (contre 4% au 31/12/2022).

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2023	31/12/2022
Taux d'actualisation	3,25%	4,00%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Profil de carrière inflation comprise	2,20%	2,20%
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Taux de turnover	(1) Voir commentaire ci-dessous	
Âge de départ à la retraite	(2) Voir commentaire ci-dessous	

(1) Le taux de turnover se situe entre 5,3% (à 18 ans) et 0,0% (à partir de 55 ans).

(2) L'âge de départ à la retraite est celui auquel les salariés sortent des effectifs en activité pour liquider leur retraite. Les hypothèses d'âge de départ à la retraite sont définies individu par individu. Elles tiennent compte de l'âge d'ouverture des droits, des modalités du régime spécial de retraite des agents de la RATP et de l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés sur les 12 derniers mois. L'hypothèse individuelle correspond donc ainsi au maximum entre la date d'ouverture des droits et l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés.

1.12 Opérations de lease et de crédit-bail

Le résultat acquis par la RATP au titre des opérations de *lease* (*net present value*) est étalé sur la durée de vie des opérations. L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la note 17.

1.12.1 Opérations de leasehold

De 1997 à 2002, la RATP a effectué des opérations de *leasehold*. Il s'agit d'opérations d'ingénierie financière qui consistent, pour la RATP, à concéder un droit de jouissance de biens dans des conditions et selon des modalités qui permettent à des investisseurs étrangers de considérer qu'ils jouissent de la propriété économique des biens, ce qui les autorise à les amortir et, par conséquent, à en retirer un gain financier grâce à un différé d'imposition.

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *leasehold* figurent à l'actif immobilisé du bilan de la RATP.

Au 31 décembre 2023, la Sureté ne détient pas d'opérations de leasehold.

1.12.2 Opérations de crédit-bail

Au 31 décembre 2023, la Sureté ne détient pas d'opérations de crédit-bail.

1.13 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

1.13.1 Recettes liées au contrat 2021-2024 avec Ile-de-France Mobilités

Le contrat pluriannuel 2021-2024 conclu entre Ile-de-France Mobilités et la RATP prévoit les rémunérations suivantes pour l'activité de Sureté :

- Une rémunération « R12 » couvrant à l'euro / l'euro certains impôts et taxes supportés par les différentes activités : la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE), les Taxes Foncières sur les propriétés bâties et non bâties, y compris la Taxe d'enlèvement des ordures ménagères, la Taxe sur les bureaux en Île-de-France, l'Imposition Forfaitaire des Entreprises de Réseaux (IFER) sur les stations radioélectriques. A noter que pour l'activité du Gestionnaire d'Infrastructures, sur recommandation de l'Autorité de Régulation des Transports, un avenant a été signé avec Île-de-France Mobilités en 2022 prévoyant la couverture de l'ensemble des impôts et taxes, avec effet rétroactif au 1er janvier 2021. Ainsi, pour l'activité du Gestionnaire d'Infrastructures, en complément des impôts et taxes suscités, Île-de-France Mobilités couvre désormais les taxes et contributions assises sur les rémunérations des salariés (versement transport, effort construction, taxe d'apprentissage, formation professionnelle continue...), la contribution sociale de solidarité (C3S) et toutes les taxes diverses ;
- Une rémunération « RSur » qui couvre les charges d'exploitation des prestations de sûreté et les dotations aux amortissements des biens affectés à la sûreté, majorés d'une marge de 2,5 %. La détermination de la rémunération des activités de Sûreté est soumise à l'avis conforme de l'ART. A compter du 13 juillet 2023, le premier document de référence et de tarification des prestations de sûreté, prévu par l'article L.2251-1-2 du code des Transports et approuvé par l'Autorité de régulation des transports, est entré en vigueur. Les prestations de sûreté de la RATP sont dorénavant susceptibles d'être réalisées au bénéfice d'IDFM ou à la demande d'opérateurs de transport et sont facturées sur la base d'un tarif horaire qui couvre la rémunération des mêmes postes de charges que la rémunération antérieure.

La rémunération « RSur » est revalorisée chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices, conformément aux dispositions du contrat.

1.13.2 Produits en atténuation des charges d'amortissement

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation, comptabilisées au rythme des amortissements des biens auxquels elles se rapportent.

1.14 Impôts et taxes

Intégration fiscale

La RATP a opté en 2016 pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95%, prévu par l'article 223A du Code général des impôts.

Le calcul des impôts et taxes est effectué et affecté comptablement à chaque établissement de l'EPIC RATP.

1.15 Charges de personnel

1.15.1 Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux

Les charges de personnel sont présentées dans le compte de résultat sur les deux lignes "Salaires et traitements" et "Charges sociales", tandis que le résultat du Traitement Comptable de la Protection Sociale (TCPS) est retracé à la ligne "Résultat des régimes sociaux".

1.15.2 Principales caractéristiques des comptes de la Protection Sociale (TCPS)

La RATP est son propre assureur pour les risques maladie, accidents du travail et chômage. L'organisation comptable permet de suivre ce qui relève des dépenses d'« assureur - prestataire social » de l'EPIC.

Risque maladie

Le décret n° 2015-1881 du 30 décembre 2015 relatif au régime spécial de sécurité sociale de la Régie Autonome des Transports Parisiens est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2016.

La RATP distingue les charges et les produits qui relèvent du régime maladie de droit commun (PUMA) et ceux qui relèvent du régime spécial (maladie hors PUMA, accidents du travail et chômage).

Concernant le régime maladie de droit commun, une fois enregistrés les charges et les produits, une dotation d'équilibre est versée à la CNAM par la RATP ou perçue par la RATP auprès de la CNAM afin d'équilibrer le résultat du risque maladie. Le montant de cette dotation d'équilibre est déterminé à l'issue de chaque année. Le régime spécial comprenant le périmètre maladie hors PUMA, accidents de travail et chômage, est financé par la contribution transporteur. L'activité d'assureur social de la RATP comprend à l'instar des organismes de sécurité sociale proprement dits :

- l'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations sociales patronales ;
- le montant des prestations versées aux bénéficiaires ;
- les frais de gestion ;
- la dotation d'équilibre au régime de droit commun de la branche maladie.

Les prestations comprennent :

- d'une part, des prestations en nature : frais médicaux et hospitaliers, remboursements d'analyses et pharmaceutiques, soins effectués dans les Espaces Santé, etc...
- d'autre part, des prestations en espèces telles que le maintien du salaire aux agents malades (indemnités journalières), l'indemnité décès, les rentes accident du travail, etc...

Risques accidents du travail et chômage

Concernant les régimes accidents du travail et chômage, la différence entre les ressources constituées des cotisations patronales et les prestations payées constitue le résultat du financement du régime.

Résultat de la protection sociale

Les impacts financiers des régimes maladie de droit commun PUMA, maladie hors PUMA, accidents du travail et chômage constituent le « résultat des régimes spéciaux ».

Le détail des éléments financiers est présenté en note 12.

Cotisations patronales

Les ressources des comptes de la protection sociale comprennent principalement les cotisations patronales inscrites sur la ligne "Charges sociales" du compte de résultat de la RATP. S'agissant du risque maladie, la caisse d'assurance maladie de la RATP se voit reverser chaque année une quote-part des ressources de CSG collectée par l'URSSAF.

1.16 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel comprend les impacts financiers des événements survenant hors du cadre des activités ordinaires, dont le montant est significatif, et qui présentent un caractère non récurrent.

Des amortissements dérogatoires sont pratiqués pour des catégories de biens pour lesquels l'administration fiscale admet expressément une durée d'usage généralement plus courte que la durée d'utilisation. En fonction des catégories de biens, les durées d'amortissement fiscal retenues sont conformes aux durées définies par la jurisprudence fiscale, au rapport de l'OCDE édité en 1975, à la doctrine administrative et aux plans comptables professionnels.

2. Immobilisations incorporelles et corporelles

Situation et mouvements	Valeur brute au début de l'exercice	Augmentations	Virements	Diminutions	Valeur brute à la clôture de l'exercice
Immobilisations incorporelles :					
- Frais de recherche et développement		0	0	0	0
- Droit au bail		0	0	0	0
- Autres		0	0	0	0
Logiciels en service	13	0	1	0	14
Logiciels en-cours	8	6	-1	0	13
TOTAL	22	6	0	0	28
Immobilisations corporelles :					
- Terrains	0	0	0	0	
- Constructions	1	0	0	0	1
- Constructions sur sol d'autrui	0	0	0	0	0
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	10	0	0	0	10
- Matériel de transport	2	0	0	0	2
- Autres	3	0	0	0	3
- Immobilisations corporelles en cours	4	9	-3	0	11
TOTAL	19	9	-2	0	27
TOTAL GENERAL	41	15	-2	0	54

Situation et mouvements	Amortissements cumulés au début de l'exercice	Augmentations dotations de l'exercice	Virements	Diminutions d'amortissements de l'exercice	Amortissements cumulés à la fin de l'exercice
Immobilisations incorporelles :					
- Frais de recherche et développement		0		0	0
- Droit au bail	0	0		0	0
- Autres	11	1		0	12
TOTAL	11	1		0	12
Immobilisations corporelles :					
- Terrains	0	0		0	0
- Constructions	1	0		0	1
- Constructions sur sol d'autrui	0	0		0	0
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	5	1		(0)	6
- Matériel de transport	1	0		0	1
- Autres	2	0		0	2
TOTAL	10	1		(0)	11
TOTAL GENERAL	21	2		(0)	23

2.1 Changement d'estimation sur les provisions pour démantèlement du Matériel Roulant

Néant.

3. Immobilisations financières

Néant.

4. Stocks et en-cours

Néant.

5. Créances

	31/12/2023			Degré de liquidité de l'actif		31/12/2022
	Montant brut	Provisions	Montant net	Echéances		Montant net
				A moins de 1 an	A plus de 1 an	
Avances et acomptes versés sur commande	0		0	0		0
Créances clients et comptes rattachés	-5	0	-5	-5		10
Créances Etat et autres collectivités publiques	2		2	2	0	2
Autres	1	(0)	1	1	0	1
Créances Lease	0		0	0	0	0
Charges constatées d'avance	0		0	0	0	0
TOTAL	-1	0	-2	-2	0	13

6. Valeurs mobilières de placement

Néant.

7. Capitaux propres

7.1 Variation des capitaux propres

	31/12/2022	Augmentations	Diminutions	31/12/2023
Contre valeur des immobilisations mises à disposition				0
Ecart de réévaluation (1)				0
Dotations en capital				0
SUR - transf. capitaux propres	30			30
Réserves statutaires				0
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 01/01/2010				0
Réserve générale				0
Report à nouveau	11	1		12
Résultat net (2)	1	1	(1)	1
Capitaux propres hors subventions d'investissement / Situation Nette	42	2	-1	43
Provision spéciale de réévaluation (1)				0
Provisions amortissements dérogatoires				0
Subventions d'investissement				0
TOTAL Capitaux propres	42	2	(1)	43

(1) Les écarts de réévaluation sont détaillés dans la note ci-dessous ; ils concernent principalement les terrains et les écarts de la réévaluation de 1963 (base 1959).

(2) Le résultat de l'exercice 2023 a été affecté en report à nouveau.

7.2 Ecart de réévaluation

7.2.1 Réévaluation de 1976

Néant.

7.2.2 Réévaluation de 1959

Néant.

7.3 Subventions d'investissement

7.3.1 Valeur brute et nette des subventions d'investissement

<i>Situation et mouvements</i>	Valeur brute 31/12/2023	Reprises de subventions	Valeur nette 31/12/2023
Subventions sur Biens	2	-2	0
Subventions sur Encours	0	0	0
TOTAL hors amortissements dérogatoires sur subventions	2	-2	0
Amortissements dérogatoires sur subventions	0	0	0
TOTAL	2	-2	0

7.3.2 Suivi de la valeur brute et nette des subventions relatives aux extensions de lignes

Néant.

8. Provisions

<i>Situations et mouvements</i>	Provisions au début de l'exercice	Autres reclassements	Augmentations: dotations de l'exercice	Diminutions: reprises de l'exercice		Virement de poste à poste	Provisions à la fin de l'exercice
<i>Rubriques</i>				pour utilisation	ajustement		
- Provisions pour risques							
. Provisions pour litiges (1)	2	0	0	0	0	0	1
. Provisions pour accidents de droit commun	0	0	0	0	0	0	0
. Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	0	0	0	0	0	0	0
. Autres provisions pour risques exceptionnels	1	0	0	0	0	0	1
	3	0	0	0	0	0	3
- Provisions pour charges							
. Autres provisions pour charges (2)	3	0	2	1	0	0	4
	3	0	2	1	0	0	4
TOTAL	6	0	2	1	0	0	7

(1) Ces provisions comprennent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux.

(2) Ces provisions comprennent principalement le provisionnement des frais de démantèlement ainsi que celui des avantages au personnel à long terme.

La société ne fait pas l'objet d'injonctions ou de sanctions pécuniaires pour pratiques anti-concurrentielles.

9. Emprunts et dettes financières

9.1 Dettes financières

	Montant brut	Echéances		
		A moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	A plus de 5 ans
- Prêts de la région d'Ile-de-France				
- Emprunts obligataires				
. sur le marché financier "zone euro"				
. sur le marché financier international				
. Emprunts «Tick' épargne»				
- Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
. Emprunts Calyon-contrepartie prêts 1% logement				
. Banque (soldes créditeurs)	0	0		
. Chèques postaux				
- Emprunts et dettes financières (billets de trésorerie)				
- Emprunts et dettes financières affectés aux actifs de <i>lease</i>				
- Emprunts et dettes financières divers				
- Banque (soldes débiteurs)				
- Collatéraux "remise en garantie"				
- Intérêts courus				
TOTAL	0	0	0	0
- SUR - OT compte de liaison				
- SUR - GI compte de liaison				
- SUR - GIGP compte de liaison				
- SUR - SIEGE compte de liaison				
TOTAL	0	0	0	0

9.2 Endettement financier net

	31/12/2023	31/12/2022
Actif financier (A)	57	0
Prêts aux filiales		
Créances dépôts lease		
Valeurs mobilières de placement		
Placement cash collatéraux		
Disponibilités et compte de liaison actif	57	
Créances nettes sur dépositaires		
Dérivés Actif		
Dettes financières (B)	0	(68)
Prêt de la région Ile-de-France		
Emprunt sur le marché financier		
Emprunt Tick' Epargne (obligations)		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	0	1
Neu CP (Ex: Billet de trésorerie)		
Collatéraux "Remise en garantie"		
Dérivés Passif		
Compte de liaison SUR - SIEGE		(70)
Endettement financier net (B-A)	(57)	(68)

9.3 Instruments dérivés

Néant.

10. Autres dettes

DETTES D'EXPLOITATION	Montant brut	Echéances		
		A moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	A plus de 5 ans
- Avances et acomptes reçus	0	0		
- Dettes fournisseurs et comptes rattachés	10	10	0	0
- Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	2	2	0	0
- Autres dettes	0	0		0
- Dettes Lease	0		0	
- Produits constatés d'avance	0	0	0	0
TOTAL	13	13	0	0

11. Chiffre d'affaires

11.1 Détail du chiffre d'affaires

	31/12/2023	31/12/2022
Recettes du trafic		
Partage des risques sur recettes		
Soustotal recettes directes RATP		0
Bonus qualité de service		
Restitution Contrat IDFM		
R11 - rémunération aux charges d'exploitation	147	140
R12 - rémunération aux charges d'impôts et taxes	0	1
R13 - rémunération mesures sanitaires		
R2 - rémunération au financement des investissements		
S3 - contribution spécifique au financement du matériel roulant		
Autres produits du transport	3	1
Pénalités (offre, validation, incitations)		
Soustotal contributions Ile-de-France Mobilités	150	142
1. Produits du transport	150	142
2. Produits des activités annexes	1	
3. Autres prestations de services & ventes de produits résiduels	0	
Cessions internes	1	1
CHIFFRE D'AFFAIRES	152	143

11.2 Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport

Néant.

12. Charges de personnel

12.1 Compte de résultat de la protection sociale

Résultat de la protection sociale de l'EPIC RATP :

	Résultat 2023	Résultat 2022
Risque Maladie		
- Cotisations patronales normalisées PUMA	145	138
- Remboursement CSG (ACOSS) et cotisations ouvrières	76	58
- Recouvrement sur tiers	1	1
- Reprise CAP PUMA	13	20
- Frais de santé y compris Espace Santé PUMA	(346)	(351)
- Coût de fonctionnement PUMA	(11)	(9)
- Dotation d'équilibre PUMA	121	144
- Cotisations sociales RATP - Maladie Hors PUMA	111	75
- Autres cotisations et remboursement divers Hors PUMA	2	2
- Prestations en espèces Hors PUMA	(108)	(108)
- Charges du régime spécial	(6)	(6)
- Coût de fonctionnement hors PUMA	(3)	(3)
RESULTAT NET DU RISQUE MALADIE	(4)	(40)
Risque Accident du Travail		
- Cotisations patronales	46	41
- Charges du régime spécial (dont cotisations au fonds accident du travail)	(1)	(1)
- Prestations en nature et rentes accident du travail (accident du travail)	(22)	(20)
- Prest. en espèces (Maintien du salaire)	(28)	(25)
- Coût de gestion (nets)	(4)	(4)
RESULTAT NET DU RISQUE ACCIDENT DU TRAVAIL	(10)	(10)
Risque Chômage		
- Cotisations patronales	21	20
- Prestations	(23)	(20)
RESULTAT NET DU RISQUE CHOMAGE	(1)	(0)
RESULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	(15)	(50)

Les comptes de la protection sociale affichent un déficit de -15 millions d'euros en 2023 pour l'ensemble de l'EPIC RATP. La quote-part du résultat des régimes spéciaux 2023 affectée à l'établissement SUR s'élève à -0.5 millions d'euros.

12.2 Effectifs moyens employés payés

	31/12/2023	31/12/2022	Variations	
			En nombre	En %
Effectif moyen employé	1 316	1 316	-1	-0,1%
Répartition par catégories :				
. Cadres + Maîtrises (encadrement)	294	289	5	1,6%
. Opérateurs	1 022	1 027	-5	-0,5%
Répartition par groupes statutaires :				
. Permanents	1 243	1 257	-13	-1,1%
. Contractuels	72	60	12	20,9%

12.3 Contrôle URSSAF

Au cours du 1er semestre 2018, la RATP a fait l'objet d'un contrôle de l'URSSAF sur les années 2015 à 2017. Les principales divergences identifiées dans le cadre du contrôle concernent les modalités de calcul de l'assiette des cotisations « allocations familiales » des agents sous statut de la RATP.

Une notification de redressement a été adressée à la RATP par l'Administration le 28 mars 2019, pour un montant de 46,9 millions d'euros (dont 4,3 millions d'euros de majorations de retard forfaitaires et complémentaires). Le montant du principal, soit 42,6 millions d'euros, a été réglé par l'entreprise à titre conservatoire le 23 avril 2019. Ce montant a été inscrit à l'actif du bilan comme une créance de la RATP sur l'URSSAF.

La RATP conteste formellement le bien fondé des arguments développés par l'URSSAF.

La RATP a saisi la commission de recours amiable le 21 mai 2019, puis à l'issue d'un délai de 2 mois valant rejet implicite, a saisi le pôle social du Tribunal de Grande Instance de Bobigny le 21 octobre 2019 pour obtenir l'annulation de ce redressement. La commission de recours amiable a formellement rejeté le recours de la RATP par une décision du 12 avril 2021, tout en accordant une remise des majorations forfaitaires à hauteur de 2,1 millions d'euros, sans donner droit à une remise des majorations complémentaires s'élevant à 2,3 millions d'euros. Suite à ce rejet, la RATP a saisi les Tribunaux Judiciaires de Bobigny et de Paris le 24 juin 2021 pour obtenir l'annulation du redressement, puis le 6 septembre 2021, pour contester la décision concernant les majorations complémentaires.

Le 23 juin 2022, le Tribunal Judiciaire de Bobigny a rendu son jugement en maintenant le montant du redressement en principal, mais en annulant toutefois l'ensemble des majorations de retard complémentaires demandées par l'URSSAF. Ainsi, une provision pour risques exceptionnelle de 42,1 millions d'euros, **dont 1,2 million d'euros pour la Sureté**, a été comptabilisée dans les comptes 2022 pour le montant contesté du redressement (0,5 millions d'euros n'ont pas été contestés par la RATP sur les 42,6 millions d'euros redressés). Le 15 juillet 2022, la RATP a décidé d'interjeter appel de cette décision judiciaire. Cette provision figure au bilan au 31 décembre 2023 dans la rubrique « Autres provisions pour risque exceptionnelles » du chapitre 8 « Provisions ». Aucun développement nouveau n'est intervenu dans la procédure au cours de l'exercice 2023.

13. Résultat financier

	31/12/2023	31/12/2022
Coût de l'endettement net	0	
Dividendes	0	
Autres charges financières	0	(1)
Autres produits financiers	0	1
Total	0	0

14. Résultat exceptionnel

	31/12/2023	31/12/2022
Amortissements dérogatoires nets de subventions	0	
Reprise de subventions sur les terrains (1/10ème)	0	
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations	0	
Opérations d'ingénierie financière	0	
Indemnités reçues	0	
Charges exceptionnelles d'organisation	0	
Litige URSSAF	0	(1)
Divers	0	()
TOTAL	0	(1)

15. Impôts sur les sociétés et situation fiscale

15.1 Impôts sur les sociétés

	31/12/2023	31/12/2022
Charge d'impôt de SUR RATP	0	(1)
Produit net d'intégration fiscale	0	0
Crédits d'impôts	0	0
TOTAL	0	(1)

Passage du résultat comptable au résultat fiscal Calcul de l'IS théorique

	31/12/2023	31/12/2022
Résultat comptable	1	1
Réintégrations fiscales	0	1
Déductions fiscales	0	0
RESULTAT FISCAL	1	3
Impôt sur les sociétés brut	()	1
<i>Taux à 25%</i>		

Le montant lié au déficit fiscal de l'EPIC pour l'exercice 2023 s'élève à -394,3 millions d'euros, dont 1,4 millions d'euros de bénéfice fiscal pour la Sureté.

15.2 Impôts latents

Les impôts latents ne sont pas comptabilisés dans les comptes sociaux.

Les principaux impôts latents sont :

En millions d'euros	Base 31/12/2022		Base 31/12/2023	
	IDA	IDA 31/12/2022	IDA	IDA 31/12/2023
Réévaluations des actifs				
Subventions non imposables				
Autres différences temporaires			-	2

En millions d'euros	Base 31/12/2022		Base 31/12/2023	
	IDP	IDP 31/12/2022	IDP	IDP 31/12/2023
Différences temporaires	2		0	0

IDA = impôts différés actifs

IDP = impôts différés passifs

15.3 Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge visée par l'article 39-4 du code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.4 Frais généraux non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge de frais généraux au sens de l'article 223 quinquies du code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.5 Contrôle fiscal

Aucun contrôle fiscal n'est en cours.

16. Engagements financiers hors bilan

Engagements donnés	31/12/2023	31/12/2022
1 - Associations		
. Compagnons du voyage		
. Fondation RATP		
1 - Avantages au personnel		
. Prêt au Personnel : caution au profit de la MCS		
. Personnel : cautions «Constructions individuelles»	0	0
. Indemnités de départ à la retraite	9	8
. Indemnités de décès des actifs		
. Allocations décès des retraités		
. Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayants droit	19	12
. Cessation anticipée d'activité		
3 - Opérations financières		
. Swaps de taux d'intérêts		
. Cross currency swaps adossés à la dette et aux transactions filiales		
. Cross currency swaps adossés aux dépôts		
. Swaps de change adossés aux NEU CP		
. Opérations de couverture de matières premières		
. Opérations de "leasehold" : sous-locations de trains		
4 - Engagement de financement		
. Emprunt envers la Caisse de dépôts et consignations dans le cadre de subventions européennes		
TOTAL	28	20
Engagements reçus	31/12/2023	31/12/2022
. Swaps de taux d'intérêts		
. Cross currency swaps adossés à la dette obligataire		
. Cross currency swaps adossés aux dépôts		
. Swaps de change adossés aux NEU CP		
. Opérations de couverture de matières premières		
. Cautions bancaires reçues des fournisseurs		
TOTAL		0

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 3,25% au 31 décembre 2023. Il était de 4% au 31 décembre 2022.

17. Opérations de locations / sous-locations de trains

17.1 Opérations de leasehold

Néant.

17.2 Opérations de lease suédois

Néant.

18. Opérations de crédit-bail

Néant.

19. Filiales et participations

19.1 Détail des filiales

Néant.

19.2 Eléments relatifs aux parties liées

Les parties liées concernent les sociétés comprises dans le périmètre de consolidation du groupe RATP.

Les principales opérations concernant SUR avec les entreprises liées (flux intragroupe) sont détaillées ci-dessous :

	31/12/2023
Chiffre d'affaires	1
EPIC - GI	0
EPIC - GIGP	0
EPIC - OT	1
EPIC - SUR	0
EPIC - SIEGE	0
TOTAL Produits d'exploitation	1
Achats consommés	0
Achats et charges externes	34
EPIC - GI	0
EPIC - OT	10
EPIC - SIEGE	19
Palier RATP Solution Ville	4
Autres filiales	1
Impôts, taxes et versements assimilés	0
Charges de personnel	0
Redevances	0
TOTAL Charges d'exploitation	34

19.3 Prises de participations et prises de contrôle significatives

Néant.

20. Groupements d'intérêt économique

Non applicable.

21. Protocoles régissant les relations financières internes

Des activités comptablement séparées peuvent prester pour les autres activités comptablement séparées. Ces relations sont formalisées sous forme de conventions de prestations établies entre les activités.

Au sein des activités comptablement séparées, on distingue trois types de services et de relations financières détaillés au paragraphe 7 du référentiel de séparation comptable : les services opérationnels, les services support et les services généraux.

Les principales opérations internes concernant l'établissement Sureté vendeur vers les autres activités comptablement séparées sont présentées ci-dessous :

<i>M€</i>		31/12/2023	31/12/2022
Services opérationnels			1
	OT		1
	GI		
	GIGP		
	SIEGE		
Services support et services généraux		1	
	OT	1	
	GI		
	GIGP		
	SIEGE		
TOTAL		1	1

22. Evènements postérieurs à la clôture

Néant.



**Comptes séparés
EPIC RATP
SIEGE**

Exercice clos le 31 décembre 2023
(En normes comptables françaises)

BILAN SIEGE RATP

Actif

En millions d'euros	Notes	31/12/2023		31/12/2022	
		Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	2	41	20	21	0
Immobilisations corporelles	2	100	41	60	1
Immobilisations financières	3	1 151	1	1 150	1 029
Actif immobilisé		1 293	62	1 231	1 030
Stocks et en-cours	4	4	0	3	
Créances	5	421	0	421	243
Valeurs mobilières de placement	6	2 066		2 066	1 185
Disponibilités		350		350	119
Actif circulant		2 840	0	2 840	1 547
Frais d'émission d'emprunts		1		1	1
Primes de remboursement des obligations		17		17	15
Ecart de conversion actif		52		52	71
TOTAL ACTIF		4 202	62	4 140	2 664

Passif

En millions d'euros	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		251	251
Ecart de réévaluation		10	
Dotation en capital		433	433
Reserves		295	295
SIEGE- transf. capitaux propres		(2 763)	(2 681)
Report à nouveau		2 338	2 332
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)		(31)	6
Situation nette		533	636
Provisions réglementées		2	
Subventions d'investissement		0	
Capitaux propres	7	535	636
Provisions pour risques et charges	8	14	
Dettes financières et Comptes de liaison passif	9	2 843	1 670
Dettes fiscales et sociales		89	1
Autres dettes	10	607	286
Ecart de conversion passif		52	71
TOTAL PASSIF		4 140	2 664

COMPTE DE RESULTAT SIEGE RATP

En millions d'euros	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Chiffre d'affaires	11	771	4
Produits divers		64	0
Produits en atténuation des charges d'amortissements		0	
Produits d'exploitation		835	4
Energie		(12)	
Frais relatifs aux lignes affrétées		(0)	
Charges de circulation		0	
Matières et autres charges externes		(509)	(2)
Impôts, taxes et versements assimilés		(20)	
Charges de personnel	12	(319)	
- Salaires et traitements		(212)	
- Charges sociales		(101)	
- Résultat des régimes spéciaux		(1)	
- Intéressement		(5)	
Dotations aux amortissements et aux provisions		(11)	(0)
Autres charges		(3)	(0)
Résultat d'exploitation		(40)	1
Produits financiers		272	285
Charges financières		(268)	(282)
Résultat financier	13	3	4
Résultat courant		(36)	5
Produits exceptionnels		5	0
Charges exceptionnelles		(3)	
Résultat exceptionnel	14	2	0
Impôts sur les bénéfices	15	3	1
RESULTAT NET		(32)	6

SOMMAIRE

1. Principes, règles et méthodes comptables.....	13
1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles	13
1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif	13
1.1.2 Immobilisations incorporelles.....	14
1.1.3 Immobilisations corporelles.....	14
1.1.4 Durées d'amortissement	15
1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles.....	15
1.2 Immobilisations financières.....	16
1.3 Stocks.....	16
1.4 Créances.....	16
1.5 Primes de remboursement des obligations.....	16
1.6 Capitaux propres	17
1.7 Dettes financières	17
1.8 Opérations en devises	17
1.9 Instruments financiers dérivés.....	18
1.10 Dettes fournisseurs	19
1.11 Avantages au personnel à long terme.....	19
1.12 Opérations de lease et de crédit-bail	20
1.12.1 Opérations de leasehold	20
1.12.2 Opérations de crédit-bail	21
1.13 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits.....	21
1.13.1 Recettes liées au contrat 2021-2024 avec Ile-de-France Mobilités	21
1.13.2 Produits en atténuation des charges d'amortissement.....	21
1.14 Impôts et taxes.....	22
1.15 Charges de personnel.....	22
1.15.1 Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux.....	22
1.15.2 Principales caractéristiques des comptes de la Protection Sociale (TCPS).....	22
1.16 Résultat exceptionnel.....	23
2. Immobilisations incorporelles et corporelles.....	24
2.1 Changement d'estimation sur les provisions pour démantèlement du Matériel Roulant.....	24
3. Immobilisations financières.....	25
4. Stocks et en-cours.....	25
5. Créances.....	25

6. Valeurs mobilières de placement.....	25
7. Capitaux propres.....	26
7.1 Variation des capitaux propres.....	26
7.2 Ecart de réévaluation.....	26
7.2.1 Réévaluation de 1976.....	26
7.2.2 Réévaluation de 1959.....	26
7.3 Subventions d'investissement.....	26
7.3.1 Valeur brute et nette des subventions d'investissement.....	26
7.3.2 Suivi de la valeur brute et nette des subventions relatives aux extensions de lignes..	26
8. Provisions.....	27
9. Emprunts et dettes financières.....	27
9.1 Dettes financières.....	27
9.2 Endettement financier net.....	28
9.3 Instruments dérivés.....	28
10. Autres dettes.....	29
11. Chiffre d'affaires.....	30
11.1 Détail du chiffre d'affaires.....	30
11.2 Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport.....	30
12. Charges de personnel.....	30
12.1 Compte de résultat de la protection sociale.....	30
12.2 Effectifs moyens employés payés.....	32
12.3 Contrôle URSSAF.....	32
13. Résultat financier.....	33
14. Résultat exceptionnel.....	33
15. Impôts sur les sociétés et situation fiscale.....	33
15.1 Impôts sur les sociétés.....	33
15.2 Impôts latents.....	34
15.3 Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement.....	34
15.4 Frais généraux non déductibles fiscalement.....	34
15.5 Contrôle fiscal.....	35
16. Engagements financiers hors bilan.....	36
17. Opérations de locations / sous-locations de trains.....	36
17.1 Opérations de leasehold.....	36

<i>18. Opérations de crédit-bail.....</i>	<i>37</i>
<i>19. Filiales et participations.....</i>	<i>38</i>
<i>19.1 Détail des filiales.....</i>	<i>38</i>
<i>19.2 Eléments relatifs aux parties liées.....</i>	<i>39</i>
<i>19.3 Prises de participations et prises de contrôle significatives</i>	<i>40</i>
<i>20. Groupements d'intérêt économique.....</i>	<i>40</i>
<i>21. Protocoles régissant les relations financières internes.....</i>	<i>40</i>
<i>22. Evènements postérieurs à la clôture.....</i>	<i>41</i>

Comptes dissociés des activités comptablement séparées

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (dite loi Grand Paris) a imposé, à compter du 1er janvier 2012, la séparation comptable des activités de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et d'opérateur de transport de la RATP.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) étend l'obligation de séparation comptable en imposant la mise en œuvre de comptes séparés pour les activités suivantes :

- l'activité d'opérateur de transport ;
- l'activité de gestion de l'infrastructure ;
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris ;
- l'activité exercée par son service interne de sécurité (à compter du 1er janvier 2021).

Une activité « Siège » porte, à compter du 1^{er} janvier 2021, les autres opérations réalisées par l'EPIC, distinctes des précédentes, notamment les activités associées à la fonction de société mère tenue par l'Epic.

Conformément aux dispositions de l'article L. 2142-16 du Code des transports, la séparation comptable vise à prévenir toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre les activités comptablement séparées et à assurer qu'aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre.

La séparation comptable répond aux principes généraux suivants :

- **Stabilité dans le temps** : les principes généraux de la séparation comptable sont appliqués depuis la séparation des activités d'Opérateur de Transport (OT) et de Gestionnaire d'Infrastructure (GI) au 1er janvier 2012, et sont utilisés pour la création de toute nouvelle activité comptablement séparée. Les règles et méthodes qui conditionnent la définition des périmètres et les principes d'allocation restent stables année après année, sauf évolution des circonstances qui justifierait leur réexamen.
- **Transparence** : les postes de bilan et de compte de résultat de chaque activité comptablement séparée sont périodiquement justifiés par bien, opération, ou transaction, assurant une identification claire des actifs, passifs, produits et charges alloués à chaque activité. Les clés d'affectation sont formalisées et justifiées. Les règles d'imputation sont décrites dans le référentiel de séparation comptable.
- **Homogénéité** : les règles décrites dans ce référentiel sont applicables de manière homogène à l'ensemble des activités comptablement séparées.
- **Auditabilité** : les états financiers des activités comptablement séparés sont certifiés annuellement, conformément à l'article L2142-16 du Code des transports.
- **Priorité à l'imputation directe** : l'imputation directe des actifs, passifs, produits et charges est appliquée dès que le fait générateur de l'opération permet son rattachement à une activité comptablement séparée spécifique.
- **Non-discrimination** : le principe de l'affectation directe est privilégié. Dans le cas de refacturations, les charges sont directement refacturées de façon prioritaire ; à défaut, des clés d'allocation sont identifiées par nature de transaction.

- **Traçabilité dans la comptabilité générale** : les états financiers de l'EPIC RATP sont la consolidation des états financiers des différentes activités comptablement séparées. Le rapprochement entre les états financiers des activités comptablement séparées (postes de bilan et de comptes de résultat) et les états financiers de l'entité EPIC RATP est régulièrement effectué et justifié. D'autre part, l'ERP garantit la séparation comptable avec une duplication des modules par activité comptablement séparée, et une imputation comptable et analytique dirigeant dès l'origine les opérations vers une activité.

La RATP soumet les règles régissant la séparation comptable entre ces activités au contrôle de l'Autorité de Régulation des Transports. La saisine de l'ART par la RATP sur le référentiel de séparation comptable a été effectuée le 30 décembre 2020.

Dans sa décision n°2021-012 du 11 février 2021, l'Autorité a approuvé les règles de la séparation comptable prévue aux articles L. 2142-16 et L. 2251-1-2 du code des transports, les périmètres comptables de chacune des activités, les règles d'imputation ainsi que les principes régissant les relations financières entre ces activités.

Les états financiers sont présentés en millions d'euros sauf exceptions mentionnées.

La Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un EPIC créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne morale de droit public et immatriculée au RCS de Paris. Son siège social est situé au 54, quai de la Râpée, 75012 Paris.

Dans le cadre de la libéralisation des transports publics au sein de l'Union européenne, le règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (dit règlement OSP) introduit le principe de mise en concurrence des activités d'exploitation de services de transport de voyageurs par chemin de fer, assorti de périodes transitoires pour organiser cette mise en concurrence.

Dans le prolongement de ce règlement, la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (dite loi ORTF) organise la fin du monopole de la RATP sur l'exploitation des réseaux et lignes de transport en région d'Ile-de-France, selon l'échéancier suivant :

- le 31 décembre 2024 pour le réseau bus ;
- le 31 décembre 2029 pour le tramway ;
- le 31 décembre 2039 pour le métro et le RER ;

dates à partir desquelles l'exploitation de ces services doit être ouverte à la concurrence.

La loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP aménage le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP. Ainsi, Île-de-France Mobilités (IDFM) pourra échelonner ce processus jusqu'à la fin 2026.

Parallèlement, afin de « satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public », la loi ORTF confie à la RATP la gestion d'infrastructure du réseau métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France et du réseau de RER dont elle assure l'exploitation au 1er janvier 2010.

Dans le même esprit, la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (dite loi Grand Paris) confie à la RATP la gestion technique de l'ensemble des lignes, ouvrages et installations réalisés par la Société du Grand Paris.

Elle lui impose en outre, à compter du 1er janvier 2012, la séparation comptable de ses activités de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et d'opérateur de transport.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) étend l'obligation de séparation comptable en imposant la mise en œuvre de comptes séparés pour les activités suivantes :

- l'activité d'opérateur de transport,
- l'activité de gestion de l'infrastructure mentionnée à l'article L. 2142-3 du Code des transports (constituée du métropolitain et des parties du RER exploitées par la RATP au 1^{er} janvier 2010), à laquelle s'intègre la gestion technique des parties de réseau du Grand Paris Express constituées des prolongements nord et sud de la ligne 14 (de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, d'Olympiades à Aéroport d'Orly),
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express, à l'exclusion de celle concernant les prolongements susvisés de la ligne 14 (disposition entrant en vigueur le 1er janvier 2020),

- l'activité exercée par son service interne de sécurité mentionnée à l'article L. 2251-1 du Code des transports, dont le périmètre d'intervention est étendu aux emprises immobilières de l'infrastructure du Grand Paris Express (disposition prenant effet au 1^{er} janvier 2021). La LOM confirme le monopole de cette activité de sûreté sur le réseau ferré historique, et l'étend au réseau du Grand Paris Express.

Elle soumet enfin les règles régissant la séparation comptable entre ces activités au contrôle de l'Autorité de Régulation des Transports (ART). Ces règles permettent d'assurer l'absence de subventions croisées entre les différents établissements.

S'agissant de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris Express, cette régulation se traduit par l'obligation de mettre en place un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC), validé par l'ART, qui devra assurer que le groupe RATP ne bénéficie pas, du fait de son rôle de gestionnaire technique, d'informations susceptibles de lui conférer un avantage dans la procédure de désignation de l'opérateur de transport par Ile-de-France Mobilités. Ce PGIC, pour lequel l'ART a rendu un avis conforme, a été publié le 3 août 2022. Par ailleurs, la RATP doit publier courant 2023 un document de référence du gestionnaire technique (DRGT) soumis à l'avis de l'ART, présentant les mesures prévues pour assurer un traitement transparent, équitable et non discriminatoire entre les opérateurs de transport.

L'offre de transport en Île-de-France est définie par Île-de-France Mobilités. L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités. Dans le cadre de ces contrats, la RATP s'engage sur la production d'un service de transport de référence défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération forfaitaire et un intéressement aux recettes ou aux validations versés par Île-de-France Mobilités.

Pour l'activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau métro et RER et l'activité de gestionnaire technique du réseau Grand Paris Express, la rémunération de la RATP figurant dans le contrat pluriannuel signé avec Ile-de-France Mobilités fait l'objet d'un avis conforme de l'ART. Pour cela, la RATP doit lui soumettre la trajectoire de rémunération envisagée. L'ART consulte Ile-de-France Mobilités avant de se prononcer et, en l'absence d'avis conforme, fixe la rémunération forfaitaire provisionnelle versée par Ile-de-France Mobilités à la RATP. Les modalités précises de calcul de cette rémunération et de transmission à l'ART ont été précisées dans le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020.

La loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP aménage le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP et modifie des dispositions sur le plan social notamment celles relatives au transfert du personnel.

La loi permet d'étaler le processus d'ouverture à la concurrence des bus franciliens sur une durée maximum de deux ans, celle-ci devant intervenir entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026. Elle traduit les préconisations de la mission confiée par Île-de-France Mobilités (IDFM) à MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset.

Sur le plan social, le texte prévoit notamment :

- une garantie de maintien sur leur site actuel des salariés actuellement en centre bus dont les contrats de travail seront transférés aux nouveaux opérateurs ;
- des conditions de transfert simplifiées pour les salariés actuellement entités mutualisées avec des critères simplifiés et un renforcement des possibilités de volontariat.

- le maintien au sein de l'EPIC RATP des salariés occupant des fonctions de support en central (pas de transfert)
- le bénéfice des garanties sociales (« sac à dos social ») pour tous les salariés transférés, qu'ils soient transférés aux nouveaux opérateurs ou au sein d'IDFM ;
- un maintien de ces garanties sociales en cas de recrutement futur par l'EPIC RATP ou ses filiales ou celles des opérateurs de transport favorisant ainsi les parcours professionnels au sein du monde du transport public.
- un dispositif de recours au volontariat spécifique pour changer de site, déclenché à la demande d'IDFM ;
- le report de l'entrée en vigueur de certaines dispositions du cadre social territorialisé (CST) pour une période transitoire de 15 mois maximum.

Un décret d'application de cette loi devrait paraître prochainement à l'issue de la concertation des parties et avis du Conseil d'Etat.

Contrat Ile-de-France Mobilités 2021-2024

Le contrat entre l'EPIC RATP et Ile-de-France Mobilités couvrant la période 2021-2024 a été signé le 16 juin 2021. Les modalités de rémunération sont décrites au paragraphe 1.13.1 ci-dessous.

Avec la conclusion de ce contrat, l'activité « transport » de l'EPIC est désormais soumise à la TVA sur la totalité de son chiffre d'affaires (recettes voyageurs et rémunérations versées par IDFM au taux de 10%) depuis le 1er janvier 2021. A noter que ses activités « prestataire social », « gestion des financements » et « mise à disposition d'effectifs » restent soumises à la taxe sur les salaires, comme par le passé.

Impact de l'évolution du modèle RATP 2023

Les projets RATP 2023 et PERFORM ont permis de repenser les organisations et de faire évoluer le modèle de pilotage économique.

Les modifications vont dans le sens des principes du référentiel de séparation comptable et dans une volonté de directisation des activités :

- Détournage de l'établissement SIEGE totalement isolé de l'établissement OT,
- Détournage plus fin des activités : décentralisation, transfert de périmètre : plus de directisation des coûts,
- Augmentation du nombre d'activités en prestations de service (vs management fees), avec une facturation sur des volumes d'unités d'œuvre,
- Renforcement de la relation client – fournisseur (Centre Expertise / CSP / Prestation Industrielle) : engagements collectifs ayant pour objectif de mettre au cœur du système des éléments financiers, RH, RSE, opérationnels.
- Evolution du périmètre de coûts pris en compte : vers une approche en coûts « plus » complets des prestataires, qu'il s'agisse des prestataires industriels ou du SIEGE,

Auparavant, les activités supports étaient transverses aux différents métiers.

A compter du 1er janvier 2023, l'établissement SIEGE est articulé autour d'activités régaliennes et de prestations de services (Centres d'Expertise, Centres de Services Partagés).

Des activités régaliennes qui sont rémunérées par les BU/filiales via des Management fees et des activités de prestations de services rémunérés à la prestation. ... »

Les comptes de l'EPIC RATP - SIEGE sont intégrés dans les comptes consolidés du groupe RATP.

Les comptes au 31 décembre 2023 sont arrêtés par le conseil d'administration du 8 mars 2024.

L'activité de SIEGE

Le périmètre SIEGE rassemble les éléments d'actifs, de passifs, de produits et de charges qui ne correspondent pas aux activités de gestionnaires d'infrastructure, d'opérateur de transport, ni d'opérateur de sureté. Les opérations associées à la fonction de société mère du Groupe RATP sont par conséquent logées dans ce périmètre. Le SIEGE porte ainsi comptablement :

- les actifs financiers de l'EPIC RATP en particulier les prêts et titres de participations ;
- l'ensemble des dettes financières de l'EPIC RATP qui sont levées pour assurer l'exploitation et les investissements des BU (et donc financées in fine par les BU) ;
- les activités de gestion des instruments financiers.
- la gestion des lieux et équipements.
- les fonctions support rattachées aux activités ci-dessus : RH, Finances, Stratégie, Systèmes d'information et télécom, communication, juridique, immobilier, Achats.

1. Principes, règles et méthodes comptables

Les montants sont exprimés en millions d'euros, sauf exception mentionnée dans les notes, et arrondis au million d'euros le plus proche. Par conséquent, la somme des montants arrondis peut présenter des écarts non significatifs par rapport au total reporté.

Le plan comptable de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel en date du 21 mars 1985, sur avis de conformité donné par le Conseil national de la comptabilité. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du plan comptable général.

Les comptes séparés sont établis à partir des normes comptables françaises, qui sont également celles utilisées pour l'établissement des comptes sociaux de l'EPIC RATP publiés annuellement, comme si les activités séparées étaient des entités autonomes.

1.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif

Le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition distingue quatre catégories d'actifs, spécifiées dans la loi d'Organisation et de Régulation du Transport Ferroviaire (ORTF) :

- la RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire (lignes historiques du réseau, hors lignes du Grand Paris Express) ;
- les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent à Île-de-France Mobilités depuis le 1er janvier 2010. Île-de-France Mobilités entrera en possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation des services. Le décret d'application n°2011-320 prévoit qu'Île-de-France Mobilités effectue, au terme de la durée des droits d'exploitation de la RATP, le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de la RATP ;
- les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, appartiennent en pleine propriété à la RATP. A l'expiration des droits d'exploitation de lignes, Île-de-France Mobilités dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens à la valeur nette comptable nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de la RATP. Concernant les centres bus, Ile-de-France Mobilités a formalisé par une délibération du 8 octobre 2020 son intention de reprendre ces installations ;
- les immeubles et autres biens qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation appartiennent en pleine propriété à la RATP.

SIEGE	
Type de biens	Biens propres
Nature des biens	Biens affectés liés aux activités régaliennes de l'entreprise.
Régime de propriété	La RATP est propriétaire de ces biens.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation	Non applicable
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable

Les biens inscrits à l'actif du SIEGE sont des biens propres relatifs à l'activité de SIEGE.

1.1.2 Immobilisations incorporelles

Les frais de recherche et développement, afférents à des projets nettement individualisés, ayant de sérieuses chances de réussite technique et de rentabilité commerciale, sont inscrits à l'actif du bilan lorsqu'ils remplissent les critères énoncés par la réglementation comptable. Leur durée d'amortissement dépend de la durée d'utilisation du bien auquel ils se rapportent. Tous les autres frais de recherche et de développement sont pris en charges d'exploitation.

1.1.3 Immobilisations corporelles

Les immobilisations, quel que soit leur régime de propriété, sont inscrites au bilan à leur coût historique (coût d'acquisition ou coût de production). Leur valorisation tient compte des réévaluations pratiquées en 1963 sur la base de 1959 et en 1978 sur la base de 1976.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations ont été décomposées afin d'appliquer des durées d'utilité propres à chacun des composants en fonction de leur fréquence de renouvellement ou des opérations de rénovation.

Les amortissements pour dépréciation sont calculés suivant la méthode linéaire, en fonction des durées d'utilisation définies par les techniciens de la RATP. Les durées d'utilité des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative. Une provision pour amortissement dérogatoire est constatée quand l'amortissement dégressif fiscal est supérieur à l'amortissement calculé selon le mode linéaire.

1.1.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations sont amorties en fonction de leur durée d'utilisation selon un mode linéaire. Les durées retenues des principaux biens sont les suivantes :

<i>Bâtiments, installations et équipements, matériel et outillage</i>	Durées d'utilisation
Gros œuvre des bâtiments	50 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans
Équipement industriel lourd	15 à 30 ans
Petit outillage	5 à 10 ans
Mobilier	10 ans
Systèmes d'information – développement et paramétrage	5 à 10 ans
Progiciel et matériel informatique	3 à 5 ans

<i>Infrastructures ferroviaires</i>	Durées d'utilisation
Gros œuvre des tunnels, points d'arrêts, accès	35 à 140 ans
Aménagements des points d'arrêts et accès	15 à 40 ans
Voies	10 à 50 ans
Alimentation courant de traction métro (GI)	5 à 50 ans
Caténaires RER – tramway	15 à 50 ans

<i>Signalisation des voies et système d'aide à la conduite des trains</i>	Durées d'utilisation
Système d'Automatisation de l'Exploitation des Trains (SAET)	5 à 35 ans
Pilotage automatique	15 à 30 ans
Signalisations des voies	10 à 40 ans

<i>Matériels roulants</i>	Durées d'utilisation
Matériels roulants ferrés	20 à 40 ans
Matériels roulants bus	4 à 10 ans
Véhicules de tourisme	5 ans

<i>Installations et équipements, matériel et outillage</i>	Durées d'utilisation
Appareils élévateurs et translateurs	10 à 40 ans
Télécoms et alarmes	5 à 15 ans
Installations électriques	5 à 30 ans
Postes de transformation de courant	10 à 100 ans
Matériel d'épuisement et ventilation	15 à 30 ans
Équipements et matériels de climatisation	5 à 10 ans
Équipements de sonorisation et d'affichages lumineux	10 à 30 ans

1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

Les règles comptables prévoient la mise en œuvre d'une démarche pour identifier s'il existe un indice quelconque montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de sa valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur actuelle, celle-ci étant définie comme la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'usage.

1.2 Immobilisations financières

La valeur brute de ces actifs est constituée par leur coût d'achat y compris les coûts directement attribuables engagés pour la mise en place de l'actif financier. Les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes sont rattachés au coût d'acquisition de l'immobilisation.

La valeur d'utilité des titres détenus est déterminée suivant un test de valeur effectué en fonction des perspectives d'activité et de rentabilité mesurées soit selon la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés soit selon la méthode des multiples de valorisation, pour chacune des participations.

Lorsque la valeur d'utilité des titres est inférieure à leur valeur nette au bilan, une dépréciation est constituée pour la différence.

1.3 Stocks

Les stocks sont enregistrés au plus faible du coût (y compris les frais accessoires d'achat) et de la valeur nette de réalisation. Le coût est calculé au coût unitaire moyen pondéré.

La RATP a affiné la méthode d'évaluation des stocks de consommables privilégiant la méthode événementielle plutôt que statistique (dépréciation en fonction de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique).

Une provision pour dépréciation est constatée dès lors que :

- la valeur du stock de consommables est inférieure à son coût d'acquisition ou de production ;
- le stock de consommables subit une obsolescence ou a une durée de vie limitée ;
- le stock de consommables ne fait l'objet d'aucun mouvement sur une période de référence.

La méthode événementielle permet d'appréhender la valorisation des stocks au plus près du réel en s'appuyant sur des éléments tangibles et de faire face à une détérioration de matériel, à un changement de réglementation, à un changement de mode/d'utilisation et à l'obsolescence technique.

Cette méthode repose sur la détermination de dates limite d'utilisation et de dates d'obsolescence liées à un événement déclencheur non prévisible, modifiant ainsi la politique de gestion des stocks.

1.4 Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation de la totalité de la créance est constituée lorsqu'un risque de non-recouvrement apparaît.

1.5 Primes de remboursement des obligations

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'arrêt des comptes, les charges y afférentes seraient amorties en totalité.

1.6 Capitaux propres

Le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition » qui figure au passif représente essentiellement la valeur résiduelle figée au 1^{er} janvier 1949 - date de création de la RATP - des actifs mis à disposition de la RATP à cette date et qui subsistaient au bilan du 31 décembre 1976.

Les écarts de réévaluation figurant en capitaux propres sont issus de la réévaluation pratiquée en 1963 sur la base de 1959 et de la réévaluation opérée en 1978 sur la base de 1976.

La loi du 21 mars 1948 a créé la RATP sans lui attribuer de capital. Toutefois, en 1986, les pouvoirs publics lui ont accordé une dotation en capital de 283,3 millions d'euros. Cette dotation a été augmentée en juillet 2010 à hauteur de 150 millions d'euros dans le cadre du plan de relance national annoncé début 2009.

Le poste « Transfert de capitaux propres » comprend la quote-part de capitaux propres affectée au SIEGE au moment de la mise en œuvre de la séparation comptable des activités.

Les subventions d'investissement sont rapportées au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens subventionnés, à l'exception des subventions encaissées pour l'acquisition de terrains qui sont rapportées au résultat par dixième. Au 31 décembre 2023, le SIEGE n'est pas concerné par le poste « Subventions d'investissement ».

Les provisions réglementées correspondent :

- à la provision spéciale de réévaluation relative à la réévaluation des biens amortissables opérée en 1978 sur la base de 1976. Elle est rapportée au résultat au rythme des dotations aux amortissements des biens auxquels elle se rapporte ;
- aux amortissements dérogatoires pratiqués depuis le 1^{er} janvier 2016.

Au 31 décembre 2023, le SIEGE ne constate pas de provisions réglementées dans ses comptes.

1.7 Dettes financières

Les emprunts sont présentés au bilan à leur valeur de remboursement en euros.

1.8 Opérations en devises

Les actifs et passifs monétaires en devises liés à l'activité financière sont intégralement couverts et font l'objet d'une revalorisation au taux de clôture.

Lorsque l'application du cours de conversion en date de clôture a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites au passif du bilan lorsque la différence correspond à un gain latent, et à l'actif du bilan lorsque la différence correspond à une perte latente. Ces gains et pertes latents sont compensés par la revalorisation des instruments dérivés de change souscrits en couverture de ces expositions.

Les pertes latentes entraînent la constitution d'une provision pour risques de change à hauteur du montant non couvert.

La revalorisation de la composante change des *cross currency swaps* et des *swaps* de change est classée au bilan dans la même rubrique que le sous-jacent couvert.

1.9 Instruments financiers dérivés

Les risques de marché liés aux variations de taux d'intérêt et de change sont gérés en utilisant des instruments dérivés (*swaps* de taux d'intérêt, options sur taux, *cross currency swaps*, achats et ventes à terme et *swaps* de change). La quasi-totalité des instruments dérivés est qualifiée de couverture et est strictement adossée à la dette.

Les produits et charges résultant de l'utilisation de ces instruments sont constatés en résultat de manière symétrique à l'enregistrement des charges et produits des opérations couvertes.

Les différentiels d'intérêts à recevoir ou à payer résultant des opérations de *swaps*, *caps* et *floors* de couverture ainsi que les primes et soultes liées à ces opérations sont constatés en résultat sur la durée de vie des contrats comme un ajustement de la charge d'intérêt.

La RATP peut également être amenée à mettre en place des dérivés afin de gérer le risque d'évolution des prix des matières premières au travers de l'activité SIEGE. Les gains et pertes latents résultant des contrats affectés à la couverture des achats futurs de gazole sont différés et pris en compte en résultat lors de la réalisation de la transaction couverte.

Dans le cadre de la gestion centralisée des risques de marché, la RATP souscrit, au travers de l'activité SIEGE, des dérivés pour le compte des filiales du Groupe. Les gains et pertes réalisés sur les dérivés souscrits auprès des contreparties bancaires sont rétrocédés aux filiales à l'origine des demandes de couvertures.

Gestion du risque de taux et du risque de change, hors opérations réalisées pour le compte des filiales

Le risque de taux relatif à la dette et aux placements est géré essentiellement en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échanges de taux d'intérêts (*swaps*) et d'opérations optionnelles.

La RATP émet des emprunts en devises (dettes obligataires, Neu CP) au travers de l'activité SIEGE. Elle couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swaps* de devises ou de *cross currency swaps*.

Gestion du risque de hausse du coût des matières premières

La RATP a mis en place des opérations de couverture contre la hausse des prix du gaz et de l'électricité pour 2023, 2024 et 2025 au travers de l'activité SIEGE.

Dérivés souscrits pour le compte des filiales

Au travers de l'activité SIEGE, la RATP réalise pour les besoins de ses filiales des opérations de couverture de matières premières (gazole), de change et de taux. Le résultat de ces couvertures est entièrement rétrocédé aux filiales à l'origine des demandes de couverture.

1.10 Dettes fournisseurs

Les dettes fournisseurs sont valorisées à leur valeur nominale. Les fournisseurs débiteurs sont présentés à l'actif du bilan.

1.11 Avantages au personnel à long terme

Les engagements sociaux pour avantages à long terme sont provisionnés au bilan selon des calculs actuariels. Ils correspondent à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus.

Plusieurs avantages à long terme peuvent ainsi être comptabilisés :

- les engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles au personnel actif : la RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail et maladies professionnelles à ses agents en activité. Ces rentes ont pour objet d'indemniser les séquelles définitives physiques ou psychologiques ainsi que leur incidence professionnelle dans le déroulement de la carrière de l'assuré. Seules les rentes versées aux actifs relèvent des avantages à long terme faisant l'objet d'une provision. Les rentes du personnel retraité font l'objet d'un engagement hors bilan ;
- les engagements relatifs aux médailles du travail : après un certain nombre d'années de service, les agents bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congés supplémentaires ;
- les engagements relatifs à l'assurance chômage : tout comme Pôle Emploi, la RATP assure à ses agents arrivés au terme de leur contrat un revenu de remplacement dénommé « allocation chômage » dont la durée de versement varie en fonction de la durée d'affiliation et de l'âge de l'intéressé. Ce régime d'indemnisation de fin de contrat de travail est comptabilisé de manière analogue à un régime d'avantages à long terme bien que les avantages soient payables postérieurement à la cessation d'emploi de l'agent ;
- les engagements relatifs aux congés maladie longue durée : les agents atteints d'une longue maladie bénéficient d'autorisations d'absence pour suivre les traitements médicaux nécessités par leur état de santé. Bien que leur contrat de travail soit suspendu, le maintien de tout ou partie du salaire est prévu dans certaines conditions.

L'évaluation des avantages au personnel résulte d'un calcul actuariel. Ce calcul est basé sur des hypothèses de comportements sociaux (mortalité, turnover, etc.) et des hypothèses économiques (taux d'actualisation, profil de carrière, etc.).

Le taux d'actualisation retenu est basé sur un taux Bloomberg 15 ans qui s'établit à 3,25% au 31/12/2023 (contre 4% au 31/12/2022).

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2023	31/12/2022
Taux d'actualisation	3,25%	4,00%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Profil de carrière inflation comprise	2,20%	2,20%
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Taux de turnover	(1) Voir commentaire ci-dessous	
Âge de départ à la retraite	(2) Voir commentaire ci-dessous	

(1) Le taux de turnover se situe entre 5,3% (à 18 ans) et 0,0% (à partir de 55 ans).

(2) L'âge de départ à la retraite est celui auquel les salariés sortent des effectifs en activité pour liquider leur retraite. Les hypothèses d'âge de départ à la retraite sont définies individu par individu. Elles tiennent compte de l'âge d'ouverture des droits, des modalités du régime spécial de retraite des agents de la RATP et de l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés sur les 12 derniers mois. L'hypothèse individuelle correspond donc ainsi au maximum entre la date d'ouverture des droits et l'âge de départ moyen par grade calculé sur la base des départs constatés.

1.12 Opérations de lease et de crédit-bail

Le résultat acquis par la RATP au titre des opérations de *lease (net present value)* est étalé sur la durée de vie des opérations. L'impact détaillé de ces opérations sur les états financiers de l'exercice est précisé dans la note 17.

1.12.1 Opérations de leasehold

De 1997 à 2002, la RATP a effectué des opérations de *leasehold*. Il s'agit d'opérations d'ingénierie financière qui consistent, pour la RATP, à concéder un droit de jouissance de biens dans des conditions et selon des modalités qui permettent à des investisseurs étrangers de considérer qu'ils jouissent de la propriété économique des biens, ce qui les autorise à les amortir et, par conséquent, à en retirer un gain financier grâce à un différé d'imposition.

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *leasehold* figurent à l'actif immobilisé du bilan de la l'EPIC RATP - SIEGE.

Une opération de *leasehold* est composée d'une location principale consentie par la RATP et d'une sous-location destinée à lui faire conserver néanmoins la jouissance du bien. La RATP dispose d'une option (EBO) en sa faveur, au terme d'une période plus courte que la durée totale de l'opération, lui permettant d'interrompre le montage en rachetant la part restante du contrat de location longue.

Economiquement et comptablement, il n'y a pas de cession, du moins durant la période précédant l'option de renouvellement (EBO).

Le gain financier obtenu par l'investisseur étranger est partagé avec la RATP. Le profit global de chaque opération est inclus dans l'avance reçue au moment de la signature des contrats. Elle

représente une réduction immédiate de la dette de l'entreprise. Elle est comptabilisée, chaque année, linéairement en résultat exceptionnel.

L'ensemble des frais, sous-loyers, intérêts et loyers principaux sont comptabilisés en charges et produits exceptionnels en application des règles relatives aux opérations de *defeasance* qui doivent être comptabilisées globalement comme des opérations uniques à caractère exceptionnel.

Les différents contrats qui composent chaque opération constituent une opération unique et sont comptabilisés comme tels. Les actifs et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'un regroupement au bilan (créances du *lease* et dettes du *lease*) laissant apparaître par différence la *net present value* (NPV) restant à étaler. Le profit global de chaque opération, la NPV, est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat exceptionnel sur la durée du contrat.

Au 31 décembre 2023, il reste cinq contrats avec deux investisseurs : Bank of America et State Street.

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel, à la législation française, et aux risques de contrepartie sur les dépôts. La gestion du risque de contrepartie se fait :

- soit par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Le montant des dépôts correspondants est de 48,6 millions d'euros au 31 décembre 2023 ;
- soit directement auprès du Trésor américain par la détention de bons du Trésor américain. Le solde de ces dépôts est de 65,7 millions d'euros au 31 décembre 2023.

1.12.2 Opérations de crédit-bail

Au 31 décembre 2023, le SIEGE ne détient pas d'opérations de crédit-bail.

1.13 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

Le chiffre d'affaires de l'activité SIEGE est constitué de la facturation des *management fees* versés par les filiales du groupe RATP.

1.13.1 Recettes liées au contrat 2021-2024 avec Ile-de-France Mobilités

L'activité SIEGE regroupe les opérations associées à la fonction de société mère du Groupe RATP. A ce titre, elle n'a pas de revenu lié aux recettes transports du contrat IDFM.

1.13.2 Produits en atténuation des charges d'amortissement

Il s'agit des reprises sur subventions d'investissement et sur provisions spéciales de réévaluation, comptabilisées au rythme des amortissements des biens auxquels elles se rapportent. Au 31

décembre 2023, le SIEGE ne comptabilise pas de subventions d'investissements ni de provisions spéciales de réévaluation et n'opère donc pas de reprises à ce titre.

1.14 Impôts et taxes

Intégration fiscale

La RATP a opté en 2016 pour le régime d'intégration fiscale des filiales françaises contrôlées à plus de 95%, prévu par l'article 223A du Code général des impôts.

L'EPIC RATP – SIEGE est la tête d'intégration fiscale du groupe RATP. Le périmètre de l'intégration fiscale de l'entreprise est constitué de 91 sociétés au 31 décembre 2023. Le produit d'intégration fiscale généré est réalloué aux sociétés membres de l'intégration fiscale en fonction des quotes-parts de déficit fiscal généré sur l'exercice.

Le calcul des impôts et taxes est effectué et affecté comptablement à chaque établissement de l'EPIC RATP.

1.15 Charges de personnel

1.15.1 Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux

Les charges de personnel sont présentées dans le compte de résultat sur les deux lignes "Salaires et traitements" et "Charges sociales", tandis que le résultat du traitement comptable de la protection sociale (TCPS) est retracé à la ligne "Résultat des régimes sociaux".

1.15.2 Principales caractéristiques des comptes de la Protection Sociale (TCPS)

La RATP est son propre assureur pour les risques maladie, accidents du travail et chômage. L'organisation comptable permet de suivre ce qui relève des dépenses d'« assureur - prestataire social » de l'EPIC.

Risque maladie

Le décret n° 2015-1881 du 30 décembre 2015 relatif au régime spécial de sécurité sociale de la Régie Autonome des Transports Parisiens est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2016.

La RATP distingue les charges et les produits qui relèvent du régime maladie de droit commun (PUMA) et ceux qui relèvent du régime spécial (maladie hors PUMA, accidents du travail et chômage).

Concernant le régime maladie de droit commun, une fois enregistrés les charges et les produits, une dotation d'équilibre est versée à la CNAM par la RATP ou perçue par la RATP auprès de la CNAM afin d'équilibrer le résultat du risque maladie. Le montant de cette dotation d'équilibre est déterminé à l'issue de chaque année. Le régime spécial comprenant le périmètre maladie hors PUMA, accidents de travail et chômage, est financé par la contribution transporteur.

L'activité d'assureur social de la RATP comprend à l'instar des organismes de sécurité sociale proprement dits :

- l'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations sociales patronales ;
- le montant des prestations versées aux bénéficiaires ;
- les frais de gestion ;
- la dotation d'équilibre au régime de droit commun de la branche maladie.

Les prestations comprennent :

- d'une part, des prestations en nature : frais médicaux et hospitaliers, remboursements d'analyses et pharmaceutiques, soins effectués dans les Espaces Santé, etc...
- d'autre part, des prestations en espèces telles que le maintien du salaire aux agents malades (indemnités journalières), l'indemnité décès, les rentes accident du travail, etc...

Risques accidents du travail et chômage

Concernant les régimes accidents du travail et chômage, la différence entre les ressources constituées des cotisations patronales et les prestations payées constitue le résultat du financement du régime.

Résultat de la protection sociale

Les impacts financiers des régimes maladie de droit commun PUMA, maladie hors PUMA, accidents du travail et chômage constituent le « résultat des régimes spéciaux ».

Le détail des éléments financiers est présenté en note 12.

Cotisations patronales

Les ressources des comptes de la protection sociale comprennent principalement les cotisations patronales inscrites sur la ligne "Charges sociales" du compte de résultat de la RATP. S'agissant du risque maladie, la caisse d'assurance maladie de la RATP se voit reverser chaque année une quote-part des ressources de CSG collectée par l'URSSAF.

1.16 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel comprend les impacts financiers des événements survenant hors du cadre des activités ordinaires, dont le montant est significatif, et qui présentent un caractère non récurrent.

Des amortissements dérogatoires sont pratiqués pour des catégories de biens pour lesquels l'administration fiscale admet expressément une durée d'usage généralement plus courte que la durée d'utilisation. En fonction des catégories de biens, les durées d'amortissement fiscal retenues sont conformes aux durées définies par la jurisprudence fiscale, au rapport de l'OCDE édité en 1975, à la doctrine administrative et aux plans comptables professionnels.

2. Immobilisations incorporelles et corporelles

Situation et mouvements	Valeur brute au début de l'exercice	Augmentations	Transfert MSI 2023	Virements	Diminutions	Valeur brute à la clôture de l'exercice
Immobilisations incorporelles :						
- Frais de recherche et développement	0	0	0	0	0	0
- Droit au bail	0	0	0	0	0	0
- Autres	0	0	0	0	0	0
Logiciels en service	9	0	29	-1	0	37
Logiciels en-cours	0	3	8	-7	0	4
TOTAL	9	3	37	-8	0	41
Immobilisations corporelles :						
- Terrains	0	0	32	0	0	32
- Constructions	0	0	38	0	0	38
- Constructions sur sol d'autrui	0	0	0	0	0	0
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	6	0	22	-15	0	13
- Matériel de transport	0	0	6	5	0	10
- Autres	1	0	5	1	0	7
- Immobilisations corporelles en cours	0	4	9	-12	0	1
TOTAL	7	4	111	-22	0	100
TOTAL GENERAL	16	8	149	-30	0	142

Situation et mouvements	Amortissements cumulés au début de l'exercice	Augmentations dotations de l'exercice	Transfert MSI 2023	Virements	Diminutions d'amortissements de l'exercice	Amortissements cumulés à la fin de l'exercice
Immobilisations incorporelles :						
- Frais de recherche et développement	0	0	0		0	0
- Droit au bail	0	0	0		0	0
- Autres	8	0	15		(4)	20
TOTAL	8	0	15		(4)	20
Immobilisations corporelles :						
- Terrains	0	0	0		0	0
- Constructions	0	1	20		0	21
- Constructions sur sol d'autrui	0	0	0		0	0
- Installations techniques, matériel et outillage industriels	5	0	10		(5)	10
- Matériel de transport	0	2	4		(0)	6
- Autres	1	0	3		0	3
TOTAL	6	3	36		(5)	40
TOTAL GENERAL	14	3	51		(10)	61

2.1 Changement d'estimation sur les provisions pour démantèlement du Matériel Roulant

Néant.

3. Immobilisations financières

	31/12/2022	Changement de méthode	Augmentations	Diminutions	31/12/2023
Participations	811	0	98	0	909
Créances rattachées à des participations	122	0	49	(47)	125
↳ dépôt <i>leasehold</i>	72	0	1	(3)	70
↳ dépôt <i>lease</i> suédois	0	0		0	0
Prêts 1% logement	20	0	0	(3)	18
Autres créances financières	3	26	0	(1)	29
TOTAL	1 029	26	148	(54)	1 150

4. Stocks et en-cours

	31/12/2023	31/12/2022
- Matières premières et consommables	1	
- Prestations de services en cours	3	
- Dépréciations	()	
TOTAL	3	

5. Créances

	31/12/2023			31/12/2022	
	Montant brut	Provisions	Montant net	Degré de liquidité de l'actif	
				Echéances	
			A moins de 1 an	A plus de 1 an	Montant net
Avances et acomptes versés sur commande	0	0	0	0	0
Créances clients et comptes rattachés	65	0	65	65	4
Créances Etat et autres collectivités publiques	44	0	44	44	0
Autres	54	0	54	54	3
Créances <i>Lease</i>	205	0	205	12	193
Charges constatées d'avance	53	0	53	33	20
TOTAL	421	0	421	207	243

6. Valeurs mobilières de placement

	31/12/2023	31/12/2022
OPCVM	745	664
Dépôt à terme	1 145	450
<i>Cash Collatéral</i>	52	55
Bons du trésor	9	2
Intérêts courus	8	1
Appel de Marge sur prêts	97	
Dérivés Actif	10	14
TOTAL	2 066	1 185

7. Capitaux propres

7.1 Variation des capitaux propres

	31/12/2022	Augmentation	Diminution	31/12/2023
Contre valeur des immobilisations mises à disposition	251	0	0	251
Ecart de réévaluation	0	10	0	10
Dotations en capital	433	0	0	433
OT - transf. capitaux propres	(1 525)	0	(82)	(1 607)
GI - transf. capitaux propres	(1 066)	0	0	(1 066)
GIGP - transf. capitaux propres	(60)	0	0	(60)
SUR - transf. capitaux propres	(30)	0	0	(30)
Réserves statutaires	185	0	0	185
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 01/01/2010	52	0	0	52
Réserve générale	58	0	0	58
Report à nouveau	2 332	6		2 338
Résultat net (1)	6	0	(37)	(31)
Capitaux propres hors subventions d'investissement	636	16	(119)	533
Provision spéciale de réévaluation		0	0	0
Provisions amortissements dérogatoires		1	0	1
Subventions d'investissement		0	0	0
TOTAL Capitaux propres	636	17	(119)	535

(1) Les écarts de réévaluation sont détaillés dans la note ci-dessous ; ils concernent principalement les terrains et les écarts de la réévaluation de 1963 (base 1959).

(2) Le résultat de l'exercice 2023 a été affecté en report à nouveau.

7.2 Ecart de réévaluation

7.2.1 Réévaluation de 1976

Rubriques	Ecart à l'ouverture de l'exercice		Transfert MSI 2023		Variation		Ecart à la clôture de l'exercice	
	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés	Sur réformes	Dotations aux amortissements et provisions	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés
Immobilisations corporelles :								
- Terrains			10				10	
- Constructions			1	0		0	1	
- Installations techniques, matériel et outillage industriels								
- Matériel de transport								
- Autres			1	0			1	
			11	0		0	11	
Immobilisations financières :								
- Participations								
TOTAL			11	0		0	11	
							Position nette :	11

7.2.2 Réévaluation de 1959

Néant.

7.3 Subventions d'investissement

7.3.1 Valeur brute et nette des subventions d'investissement

Néant.

7.3.2 Suivi de la valeur brute et nette des subventions relatives aux extensions de lignes

Néant.

8. Provisions

Situations et mouvements	Provisions au début de l'exercice	Autres reclassements	Augmentations : dotations de l'exercice	Diminutions : reprises de l'exercice		Virement de poste à poste	Provisions à la fin de l'exercice
				pour utilisation	ajustement		
Rubriques							
- Provisions pour risques							
. Provisions pour litiges (1)	0	1	0	0	0	0	1
. Provisions pour accidents de droit commun	0	0	0	0	0	0	0
. Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	0	0	0	0	0	0	0
. Autres provisions pour risques exceptionnels	0	7	0	0	0	0	7
	0	8	0	0	0	0	8
- Provisions pour charges	0		0	0	0	0	0
. Autres provisions pour charges (2)	0	13	3	6	2	0	7
	0	13	3	6	2	0	7
TOTAL	0	20	3	6	3	0	14

(1) Ces provisions comprennent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux.

(2) Ces provisions comprennent principalement le provisionnement des frais de démantèlement ainsi que celui des avantages au personnel à long terme.

La société ne fait pas l'objet d'injonctions ou de sanctions pécuniaires pour pratiques anti-concurrentielles.

9. Emprunts et dettes financières

9.1 Dettes financières

	Montant brut	Echéances		
		A moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	A plus de 5 ans
- Prêts de la région d'Ile-de-France	107	13	46	47
- Emprunts obligataires				
. sur le marché financier "zone euro"	5019	664	1235	3120
. sur le marché financier international	181	7	174	
. Emprunts «Tick'épargne»	124	124	0	0
- Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits	0	0	0	0
. Emprunts Calyon-contrepartie prêts 1% logement	4	2	2	
. Banque (soldes créditeurs)	797	797		
. Chèques postaux	0	0		
- Emprunts et dettes financières (billets de trésorerie)	2022	2022		
- Emprunts et dettes financières affectés aux actifs de lease	20		20	
- Emprunts et dettes financières divers	0	0		
- Banque (soldes débiteurs)	0	0		
- Collatéraux "remise en garantie"				
- Intérêts courus	45	45		
TOTAL	8 320	3 674	1 478	3 167
- SIEGE - OT compte de liaison	(5 410)	(5 410)		
- SIEGE - GI compte de liaison	(183)	(183)		
- SIEGE - GIGP compte de liaison	58	58		
- SIEGE - SUR compte de liaison	58	58		
TOTAL	2 843	(1 802)	1 478	3 167

(1) Au cours de l'exercice 2023, la RATP a procédé au refinancement d'un emprunt obligataire arrivé à l'échéance par l'émission d'un nouvel emprunt dans le cadre de son programme EMTN pour un montant nominal de 500 millions d'euros, avec une échéance en avril 2033, et un taux de l'obligation à 3,25%.

9.2 Endettement financier net

	31/12/2023	31/12/2022
Actif financier (A)	2 579	1 476
Prêts aux filiales	123	122
Créances dépôts lease	47	50
Valeurs mobilières de placement	1 890	1 114
Placement cash collatéraux	158	57
Disponibilités et comptes de liaison actif	350	119
Créances nettes sur dépositaires	0	
Dérivés Actif	10	14
Dettes financières (B)	2 773	1 596
Prêt de la région Ile-de-France	107	122
Emprunt sur le marché financier	5 200	5 334
Emprunt Tick'Epargne (obligations)	197	203
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	797	301
Neu CP (Ex: Billet de trésorerie)	1 912	954
Collatéraux "Remise en garantie"	0	45
Dérivés Passif	37	53
Comptes de liaison OT-GI-GIGP-SUR	(5 477)	(5 416)
Endettement financier net (B-A)	195	119

9.3 Instruments dérivés

Gestion du risque de taux et du risque de change, hors opérations réalisées pour le compte des filiales

Engagements dérivés par maturité

En millions d'euros	31/12/2023		31/12/2022	
	En-cours notionnel	Juste valeur	En-cours notionnel	Juste valeur
swaps de pré-hedge payeurs taux fixe				
Maturité <=5 ans				
Maturité > 5 ans	400	(11)	250	58
Autres engagements de swaps de taux payeurs taux fixe				
Maturité <=5 ans	54	1	57	2
Maturité > 5 ans			4	
Swap de change				
Maturité (1 an - 5 ans)	1173	(36)	695	(54)
Maturité > 5 ans				
Cross currency swaps adossés à la dette long terme				
Maturité (1 an - 5 ans)	204	(10)	173	11
Maturité > 5 ans	18	(12)	50	(29)
Swap de couverture de matière première				
Maturité <=5 ans	253	(121)		
TOTAL	2 102	(189)	1 229	(12)

La décomposition de la dette obligataire et des billets de trésorerie au 31/12/2023, hors PEE, est la suivante :

Avant prise en compte des instruments dérivés	Après prise en compte des instruments dérivés		
Dette obligataire	0	Dette obligataire	0
A taux fixe	5 148	A taux fixe	5 148
A taux variable	46	A taux variable	46
Dette courte (BT)	0	Dette courte (BT)	0
A taux fixe	1 911	A taux fixe	1 911
A taux variable	0	A taux variable	0

Dérivés souscrits pour le compte des filiales

Engagements dérivés par maturité

En millions d'euros	31/12/2023		31/12/2022	
	En-cours notionnel	Juste valeur	En-cours notionnel	Juste valeur
Engagements de swaps de taux payeurs taux fixe				
Maturité <=5 ans	20	(1)	27	(2)
Maturité > 5 ans	0	0	6	0
Swap de change				
Maturité <=5 ans	0	0		
Cross currency				
Maturité <=5 ans	40	0	44	(0)
Maturité > 5 ans	0	0		
Swap de couverture de matière première				
Maturité <=5 ans	1	0	4	(3)
TOTAL	61	(1)	81	(5)

Ces engagements donnés aux banques sont entièrement portés par les filiales.

10. Autres dettes

Montant brut	Echéances		
	A moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	A plus de 5 ans
- Avances et acomptes reçus	0	0	0
- Dettes fournisseurs et comptes rattachés	192	192	0
- Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	5	5	0
- Autres dettes	114	114	0
	206	0	141
- Produits constatés d'avance	91	4	1
TOTAL	607	314	142

11. Chiffre d'affaires

11.1 Détail du chiffre d'affaires

	31/12/2023	31/12/2022
Recettes du trafic		
Partage des risques sur recettes		
Sous-total recettes directes RATP	0	0
Bonus qualité de service		
Restitution Contrat IDFM		
R11 - rémunération aux charges d'exploitation		
R12 - rémunération aux charges d'impôts et taxes		
R13 - rémunération mesures sanitaires		
R2 - rémunération au financement des investissements		
S3 - contribution spécifique au financement du matériel roulant		
Autres produits du transport		
Pénalités (offre, validation, incitations)		
Sous-total contributions Ile-de-France Mobilités	0	0
1. Produits du transport	0	0
2. Produits des activités annexes	0	
3. Autres prestations de services & ventes de produits résiduels	72	4
Cessions internes	698	
CHIFFRE D'AFFAIRES	771	4

Les autres prestations de services et ventes de produits résiduels comprennent la facturation des *management fees* aux filiales du groupe RATP.

11.2 Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport

Néant.

12. Charges de personnel

12.1 Compte de résultat de la protection sociale

L'activité comptablement séparée porte les comptes du Traitement Comptable de la Protection Sociale (TCPS).

Résultat de la protection sociale de l'EPIC RATP :

	Résultat 2023	Résultat 2022
Risque Maladie		
- Cotisations patronales normalisées PUMA	145	138
- Remboursement CSG (ACOSS) et cotisations ouvrières	76	58
- Recouvrement sur tiers	1	1
- Reprise CAP PUMA	13	20
- Frais de santé y compris Espace Santé PUMA	(346)	(351)
- Coût de fonctionnement PUMA	(11)	(9)
- Dotation d'équilibre PUMA	121	144
- Cotisations sociales RATP - Maladie Hors PUMA	111	75
- Autres cotisations et remboursement divers Hors PUMA	2	2
- Prestations en espèces Hors PUMA	(108)	(108)
- Charges du régime spécial	(6)	(6)
- Coût de fonctionnement hors PUMA	(3)	(3)
RESULTAT NET DU RISQUE MALADIE	(4)	(40)
Risque Accident du Travail		
- Cotisations patronales	46	41
- Charges du régime spécial (dont cotisations au fonds accident du travail)	(1)	(1)
- Prestations en nature et rentes accident du travail (accident du travail)	(22)	(20)
- Prest. en espèces (Maintien du salaire)	(28)	(25)
- Coût de gestion (nets)	(4)	(4)
RESULTAT NET DU RISQUE ACCIDENT DU TRAVAIL	(10)	(10)
Risque Chômage		
- Cotisations patronales	21	20
- Prestations	(23)	(20)
RESULTAT NET DU RISQUE CHOMAGE	(1)	(0)
RESULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	(15)	(50)

Les comptes de la protection sociale affichent un déficit de -15 millions d'euros en 2023 pour l'ensemble de l'EPIC RATP. La quote-part du résultat des régimes spéciaux 2023 affectée à l'établissement SIEGE est de 1 million d'euros.

12.2 Effectifs moyens employés payés

	31/12/2023	31/12/2022	Variations	
			En nombre	En %
Effectif moyen employé	2 851		2 851	
Répartition par catégories :				
. Cadres + Maîtrises (encadrement)	2 477		2 477	
. Opérateurs	374		374	
Répartition par groupes statutaires :				
. Permanents	2 263		2 263	
. Contractuels	587		587	

12.3 Contrôle URSSAF

Au cours du 1er semestre 2018, la RATP a fait l'objet d'un contrôle de l'URSSAF sur les années 2015 à 2017. Les principales divergences identifiées dans le cadre du contrôle concernent les modalités de calcul de l'assiette des cotisations « allocations familiales » des agents sous statut de la RATP.

Une notification de redressement a été adressée à la RATP par l'Administration le 28 mars 2019, pour un montant de 46,9 millions d'euros (dont 4,3 millions d'euros de majorations de retard forfaitaires et complémentaires). Le montant du principal, soit 42,6 millions d'euros, a été réglé par l'entreprise à titre conservatoire le 23 avril 2019. Ce montant a été inscrit à l'actif du bilan comme une créance de la RATP sur l'URSSAF.

La RATP conteste formellement le bien fondé des arguments développés par l'URSSAF.

La RATP a saisi la commission de recours amiable le 21 mai 2019, puis à l'issue d'un délai de 2 mois valant rejet implicite, a saisi le pôle social du Tribunal de Grande Instance de Bobigny le 21 octobre 2019 pour obtenir l'annulation de ce redressement. La commission de recours amiable a formellement rejeté le recours de la RATP par une décision du 12 avril 2021, tout en accordant une remise des majorations forfaitaires à hauteur de 2,1 millions d'euros, sans donner droit à une remise des majorations complémentaires s'élevant à 2,3 millions d'euros. Suite à ce rejet, la RATP a saisi les Tribunaux Judiciaires de Bobigny et de Paris le 24 juin 2021 pour obtenir l'annulation du redressement, puis le 6 septembre 2021, pour contester la décision concernant les majorations complémentaires.

Le 23 juin 2022, le Tribunal Judiciaire de Bobigny a rendu son jugement en maintenant le montant du redressement en principal, mais en annulant toutefois l'ensemble des majorations de retard complémentaires demandées par l'URSSAF. Ainsi, une provision pour risques exceptionnelle de 42,1 millions d'euros a été comptabilisée dans les comptes 2022 de l'EPIC RATP pour le montant contesté du redressement (0,5 millions d'euros n'ont pas été contestés par la RATP sur les 42,6 millions d'euros redressés). Aucune quote-part de cette provision pour risques exceptionnelle n'a été affectée à SIEGE. Le 15 juillet 2022, la RATP a décidé d'interjeter appel de cette décision judiciaire.

13. Résultat financier

	31/12/2023	31/12/2022
Coût de l'endettement net	(19)	1
Dividendes	3	0
Autres charges financières	(96)	(150)
Autres produits financiers	116	152
TOTAL	3	4

14. Résultat exceptionnel

	31/12/2023	31/12/2022
Amortissements dérogatoires nets de subventions	()	
Reprise de subventions sur les terrains (1/10ème)		
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations	2	
Opérations d'ingénierie financière (1)	0	0
Indemnités reçues		
Charges exceptionnelles d'organisation	0	
Litige URSSAF		
Divers	0	
TOTAL	2	0

(1) dont *net present value* sur les opérations de *lease* - cf note 17.

15. Impôts sur les sociétés et situation fiscale

15.1 Impôts sur les sociétés

	31/12/2023	31/12/2022
Contrepartie charge d'impôt/ compte pivot	0	1
Produit net d'intégration fiscale	0	0
Crédits d'impôts	0	0
TOTAL	0	1

Passage du résultat comptable au résultat fiscal Calcul de l'IS théorique

	31/12/2023	31/12/2022
Résultat comptable	(31)	6
Réintégrations fiscales	142	123
Déductions fiscales	(138)	(142)
RESULTAT FISCAL	(28)	(13)

Impôt sur les sociétés brut

2

Le montant lié au déficit fiscal de l'EPIC pour l'exercice 2023 s'élève à -394,3 millions d'euros dont -28 millions d'euros pour SIEGE.

15.2 Impôts latents

Les impôts latents ne sont pas comptabilisés dans les comptes sociaux.

Les principaux impôts latents sont :

En millions d'euros	Base 31/12/2022		Base 31/12/2023	
	IDA	IDA 31/12/2022	IDA	IDA 31/12/2023
Réévaluations des actifs			0	0
Subventions non imposables			0	0
Autres différences temporaires	3	1	26	6

En millions d'euros	Base 31/12/2022		Base 31/12/2023	
	IDP	IDP 31/12/2022	IDP	IDP 31/12/2023
Différences temporaires	18	4	37	9

IDA = impôts différés actifs

IDP = impôts différés passifs

15.3 Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge visée par l'article 39-4 du code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.4 Frais généraux non déductibles fiscalement

Aucune dépense ou charge de frais généraux au sens de l'article 223 quinquies du code général des impôts n'a été enregistrée au cours de l'exercice écoulé.

15.5 Contrôle fiscal

Aucun contrôle fiscal n'est en cours.

16. Engagements financiers hors bilan

Engagements donnés	31/12/2023	31/12/2022
1 - Associations		
. Compagnons du voyage	0	0
. Fondation RATP	2	2
3 - Avantages au personnel		
. Prêt au Personnel : caution au profit de la MCS		
. Personnel : cautions «Constructions individuelles»	2	4
. Indemnités de départ à la retraite	29	
. Indemnités de décès des actifs	2	
. Allocations décès des retraités	2	
. Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayants droit	11	
. Cessation anticipée d'activité		
2 - Opérations financières		
. Swaps de taux d'intérêts	454	307
. Cross currency swaps adossés à la dette et aux transactions filiales	173	173
. Cross currency swaps adossés aux dépôts	47	50
. Swaps de change adossés aux NEU CP	1 173	695
. Opérations de couverture de matières premières	253	120
. Opérations de "leasehold" : sous-locations de trains	23	23
4 - Engagement de financement		
. Emprunt envers la Caisse de dépôts et consignations dans le cadre de subventions européennes		0
TOTAL	2 171	1 374
Engagements reçus	31/12/2023	31/12/2022
. Swaps de taux d'intérêts	454	0
. Cross currency swaps adossés à la dette obligataire	173	173
. Cross currency swaps adossés aux dépôts	47	50
. Swaps de change adossés aux NEU CP	1 173	695
. Opérations de couverture de matières premières	253	120
. Cautions bancaires reçues des fournisseurs		
TOTAL	2 100	1 038

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 3,5% au 31 décembre 2023. Il était de 4% au 31 décembre 2022.

17. Opérations de locations / sous-locations de trains

17.1 Opérations de leasehold

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Créances /ease	205	207
Dettes /ease	206	208
Net plus-value restant à étaler	1	1
Variation de la NPV = impact résultat	0	1

18. Opérations de crédit-bail

Deux contrats de crédit-bail immobilier sont contractés sur la base de taux variables. Ils ont fait l'objet d'une opération de couverture à taux fixe. Les chiffres présentés tiennent compte de cette couverture.

Contrats	Valeur d'origine	Durée (années)	Valeur résiduelle au 31/12/2023
Philidor Maraîchers	25	25	11
Lagny bureaux	12	15	5

Immobilisations en crédit-bail				
Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		de l'exercice (1)	cumulées (1)	
Terrains	3	0	0	3
Constructions	40	1	23	16
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	1	0	0	1
Immobilisations en cours				
TOTAL	44	0	0	21

Engagements de crédit-bail						
Postes du bilan	Redevances payées		Redevances restant à payer			Prix d'achat résiduel
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains	0	0	0	0	3	0
Constructions	0	0	0	0	0	0
Installations, matériel et outillage	0	0	0	0	0	0
Autres immobilisations corporelles	0	1	0	1	0	0
Immobilisations en cours	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	1	0	1	3	0

(1) Dotations de l'exercice et dotations cumulées qui auraient été enregistrées pour ces biens s'ils avaient été acquis par la RATP.

19. Filiales et participations

19.1 Détail des filiales

Le tableau ci-dessous fait ressortir les caractéristiques financières des sociétés dans lesquelles la participation de la RATP est supérieure à 20% ou pour lesquelles la valeur brute des titres détenus est supérieure à 1,5 million d'euros.

Situation au 31 décembre 2023	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote-part du capital détenue par la RATP en %	Valeur comptable		Prêts et avances consentis par la RATP et non encore remboursés	Cautions et avals consentis par la RATP	Chiffre d'affaires hors taxes à fin décembre 2023	Résultat prévisionnel à fin décembre 2023	Dividendes encaissés par la RATP en 2023
				Brute	Nette					
. RATP PARTICIPATIONS 54 Quai de la Râpée 75012 Paris (SIREN 844 839 415)	763	-4	100%	703	689				-14	
. RATP COOPERATION 54 quai de la Rapée 75012 Paris (SIREN 419 997 044)	91	23	100%	117	116	27		0	3	3
. RATP CAP ILE DE France 54 Quai de la Râpée 75012 Paris (SIREN 844 695 890)	54	-25	100%	21	17	10		12	-13	

19.2 Eléments relatifs aux parties liées

Les parties liées concernent les sociétés comprises dans le périmètre de consolidation du groupe RATP.

Les principales opérations concernant le SIEGE avec les entreprises liées (flux intragroupe) sont détaillées ci-dessous :

	31/12/2023
Chiffre d'affaires	759
EPIC - GI	148
EPIC - GIGP	1
EPIC - OT	530
EPIC - SUR	19
EPIC - SIEGE	0
Palier RATP Solution Ville	9
Palier RATP Smart System	2
Autres filiales	22
Palier RATP CAP Ile de France	15
Palier RATP DEV	13
Autres produits exploitation	16
Palier RATP Solution Ville	13
Palier RATP Smart System	0
Autres filiales	1
Palier RATP CAP Ile de France	2
Palier RATP DEV	0
TOTAL Produits d'exploitation	775
Achats consommés	0
Palier RATP Smart System	0
Achats et charges externes	66
EPIC - GI	1
EPIC - OT	6
EPIC - SUR	0
EPIC - SIEGE	0
Palier RATP Smart System	13
Palier RATP Solution Ville	34
Autres filiales	6
Palier RATP CAP Ile de France	5
Palier RATP DEV	1
Impôts, taxes et versements assimilés	0
Charges de personnel	0
Redevances	0
Palier RATP Smart System	0
Palier RATP DEV	0
TOTAL Charges d'exploitation	66

19.3 Prises de participations et prises de contrôle significatives

En application des dispositions de l'article L. 233-6 du Code de commerce, au cours de l'exercice écoulé, la RATP n'a pris de participation directe dans aucune société ayant son siège social en France.

En application des dispositions de l'article L. 233-6 du Code de commerce, au cours de l'exercice écoulé, la RATP n'a pris le contrôle d'aucune société ayant son siège social en France.

20. Groupements d'intérêt économique

Néant.

21. Protocoles régissant les relations financières internes

Des activités comptablement séparées peuvent prester pour les autres activités comptablement séparées. Ces relations sont formalisées sous forme de conventions de prestations établies entre les activités.

Au sein des activités comptablement séparées, on distingue trois types de services et de relations financières détaillés au paragraphe 7 du référentiel de séparation comptable : les services opérationnels, les services support et les services généraux.

Les principales opérations internes concernant le Siège vendeur vers les autres activités comptablement séparées sont présentées ci-dessous :

M€	31/12/2023	31/12/2022
Services opérationnels		
OT		
GI		
GIGP		
SUR		
Services support et services généraux	698	
OT	530	
GI	148	
GIGP	1	
SUR	19	
TOTAL		

22. Evènements postérieurs à la clôture

Néant.