RAPPORT ANNUEL 2023

GROUPE RATP

sommaire

Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport annuel

Nous attestons que, à notre connaissance, les comptes sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans le périmètre de consolidation et que le rapport de gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans le périmètre de consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels elles sont confrontées.

Paris, le 18 mars 2024

Jean Castex,
président-directeur général

Jean-Yves Leclercq,
directeur de la performance Groupe

P. 4 • QUI SOMMES-NOUS ?

4 Édito
6 Notre raison d'être
7 Les grandes tendances qui impacteront le groupe RATP
8 3e opérateur mondial de transports urbains
10 Modèle d'affaires
12 Modèle de création de valeur
14 Organigramme du Groupe

P. 15 • RAPPORT DE GESTION

16 Résultats financiers
30 Contrôle interne et gestion des risques
52 Déclaration de performance extra-financière

P. 128 • RAPPORT DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

129 Structure et composition de la gouvernance
133 Fonctionnement des organes de gouvernance
134 Rémunération
134 Conventions conclues par les filiales

P. 135 • COMPTES CONSOLIDÉS

136 Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés
140 État du résultat global
142 Bilan consolidé
143 Tableau des flux de trésorerie consolidés
144 Tableau de variation des capitaux propres
145 Annexe aux comptes consolidés

P. 194 • COMPTES SOCIAUX

195 Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels
198 Bilan Epic RATP
199 Compte de résultat Epic RATP
200 Annexe aux comptes sociaux

« Notre boussole reste la même : améliorer la vie quotidienne de nos usagers, partout où nous sommes présents »

Jean Castex
président-directeur général
du groupe RATP

L'année 2023 a été particulièrement riche et nous a permis de préparer au mieux les défis qui nous attendent en 2024, année olympique. Comme en 2022, nous avons connu cette année une forte croissance de notre chiffre d'affaires, à + 7,4 % après + 9,7 % en 2022: cette belle dynamique traduit la reprise du trafic en Île-de-France – même s'il demeure encore inférieur de 14 % à son niveau de 2019 – l'augmentation de l'offre de transport, le développement de nos filiales en France et à l'étranger (+ 10 %), et l'indexation sur l'inflation des contributions versées par les autorités organisatrices.

Nous avons ainsi pu fournir un service plus performant et sûr, améliorer l'expérience de nos voyageurs, poursuivre le développement rentable et durable de nos activités, attirer et fidéliser de nouveaux collaborateurs et conduire de nombreux chantiers transverses au service de la modernisation du service public des mobilités. La production de l'offre de transport s'est fortement redressée, en particulier pour le Bus et le Métro, malgré les grèves de mars 2023 et les émeutes de l'été.

En dépit de ces orientations positives et malgré les efforts de productivité réalisés, notre résultat opérationnel est en dégradation de 44 % par rapport à 2022, pénalisé par la brutalité de l'inflation qui pèse sur nos charges d'exploitation.

Nos fondamentaux financiers demeurent toutefois solides: nous avons su stabiliser notre endettement malgré un niveau historique d'investissements en 2023, à 2,4 milliards d'euros en Île-de-France, soit + 8 % par rapport à 2022, et 2,5 milliards d'euros au total à l'échelle du Groupe, démontrant ainsi toutes nos capacités de résilience.

Ces investissements nous permettront de poursuivre la dynamique de modernisation globale du réseau historique, au bénéfice des usagers.

En outre, face à la montée en puissance des enjeux liés à la responsabilité sociétale et environnementale, nous avons encore réhaussé nos exigences et nos objectifs. Le 23 juin dernier, j'ai signé une nouvelle politique RSE pour notre Groupe, avec des priorités réordonnancées et réaffirmées en matière de développement durable, d'accessibilité, de sécurité, et de vitalité managériale. En août dernier, j'ai également signé un nouvel objectif de politique énergétique, dans la continuité du plan de sobriété initié à l'automne 2022, pour parvenir à une réduction de 15 % de nos consommations d'énergie par voitures.km réalisées d'ici fin 2029 par rapport à 2019, et nous avons obtenu le renouvellement de notre certification ISO 50001 pour les activités franciliennes.

Les objectifs 2023 de notre plan de sobriété énergétique ont été atteints: nous avons évité 21 GWh de consommations sur les réseaux ferrés en 2023 et réduit de 13 % les consommations d'énergie de nos bâtiments par rapport 2019.

Nous avons même dépassé notre objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2023 par rapport à 2015, puisque nous avons atteint une baisse de 27 % de ces émissions, grâce à la poursuite du plan Bus 2025 et à des actions ciblées de performance énergétique sur l'ensemble de nos activités.

Le plan solaire que j'ai appelé de mes vœux pour développer la production d'énergie solaire sur nos infrastructures et fonciers avance et nous serons en mesure, en 2024, de partager des objectifs précis de déploiement.

En fin d'année, nous nous sommes également dotés d'un plan de sobriété hydrique, qui porte un objectif global de réduction de 10 % de nos consommations d'eau potable d'ici 2030 par rapport à 2022, à travers 17 projets prioritaires sur les activités les plus consommatrices d'eau. Plus que jamais, le groupe RATP est engagé dans la transition écologique pour contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone et à l'adaptation de notre pays aux conséquences du réchauffement climatique.

Dans le domaine de l'accessibilité et de l'inclusion, nous avons franchi plusieurs étapes importantes, avec la mise en œuvre d'un plan d'actions en vue de l'été prochain qui permettra d'apporter durablement, en héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, des solutions nouvelles bénéficiant à tous nos usagers (équipements de signalétique et de vente adaptés, formation des agents, sonorisation du nom des stations sur les six lignes non équipées du matériel roulant disposant de la fonctionnalité).

En matière de ressources humaines, nous avons réussi notre plan de recrutements massif, doublé d'un effort important de formation : plus de 6 600 personnes ont rejoint la RATP cette année, dont 3 000 conducteurs de bus et 650 agents de stations et de gares. Nous poursuivrons en 2024, avec plus de 5 300 recrutements prévus et une volonté forte de féminisation de nos effectifs.

Pour lutter contre l'absentéisme, qui représente une charge financière et opérationnelle très importante, il reste encore beaucoup à faire et nous activerons tous les leviers à notre disposition.

Pour restaurer durablement notre attractivité, nous renforçons notre politique en matière de logement pour formaliser un véritable parcours « salarié logé » : grâce à l'accord conclu en juillet 2023 avec Action Logement, nous logerons environ 1 100 familles par an dès 2024, soit un objectif proche de celui que j'ai fixé pour 2027, à 1 200 familles logées par an.

Avec la signature d'un accord historique en matière de qualité de vie et de conditions de travail en février 2024, nous travaillons à l'attractivité de nos métiers et à la fidélisation de nos collaborateurs, qui sont des éléments essentiels pour assurer un service public de qualité, dans la durée.

En 2024, nous poursuivrons nos efforts pour achever le maillage du réseau historique avec le réseau du Grand Paris Express et moderniser notre système de transport en optimisant nos coûts de production et la qualité du service rendu aux voyageurs.

Notre boussole reste la même : améliorer la vie quotidienne de nos usagers, partout où nous sommes présents, et contribuer à l'améliorer de la qualité de vie en ville.

NOTRE RAISON D'ÊTRE : S'ENGAGER CHAQUE JOUR POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VILLE

Fort d'une expérience centenaire et d'un savoir-faire unique, le groupe RATP s'engage chaque jour pour une meilleure qualité de ville. Partenaire de confiance des villes de demain, en France et partout dans le monde, nous proposons des services performants et innovants de mobilité et d'aménagements urbains qui favorisent le développement de villes plus durables, inclusives et agréables à vivre. C'est là notre rôle au service de l'intérêt général. C'est notre raison d'être.

Les grandes tendances qui impacteront le groupe RATP

UNE ÉVOLUTION DU PAYSAGE URBAIN ET DE LA SOCIÉTÉ QUI VA RENFORCER LES ATTENTES SUR LES TRANSPORTS PUBLICS

68 %
de la population mondiale vivra en zone urbaine en 2050, contre 56 % de la population en 2020[1]

30 %
Part des plus de 65 ans dans la population française en 2050, contre 20 % aujourd'hui[2]

UNE INCITATION RENFORCÉE AU REPORT MODAL FACILITÉE NOTAMMENT PAR L'ESSOR DES NOUVELLES MOBILITÉS

Au moins 10
projets de services express régionaux métropolitains actifs en 2030 pour inciter au report modal et au développement des transports publics

x 2
du nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés d'ici 2030, soit **100 000 km** d'aménagements prévus en 2030 contre 57 000 km à fin 2022[3]

43
zones à faibles émissions prévues en France d'ici 2030 au plus tard, contre 11 existantes en France métropolitaine aujourd'hui[4]

UN DÉFI ÉCOLOGIQUE COMME OPPORTUNITÉ POUR CRÉER UN CHOC D'OFFRE EN MOBILITÉS DÉCARBONÉES

- 28 %
Pour 2030, la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) a pour objectif de diminuer les émissions liées aux transports de 28 % par rapport à 2015[5]

+ 1,6 °C à + 2,4 °C
Projection d'atteinte du réchauffement climatique global à moyen terme (2041-2060)[6]

50 Mds €
Île-de-France Mobilités prévoit 50 milliards d'euros de dépenses nouvelles jusqu'en 2030 pour enrichir son offre[7]

LA MONTÉE EN PUISSANCE DE NOUVEAUX FACTEURS D'ENGAGEMENT DES COLLABORATEURS QUI APPELLENT LES ENTREPRISES À SE RÉINVENTER

4 sur 10
La quête de sens au travail inciterait plus de quatre actifs sur dix à quitter leur emploi dans les deux ans[8]

Un collaborateur combinera en moyenne
2,3 activités
différentes chaque jour en France, avec des statuts multiples[9], à horizon 2030

1. World Cities Report 2022 : « Envisaging the Future of Cities » — **2.** « Vieillissement de la société française : réalité et conséquences », Haut-Commissariat au Plan, 2023. — **3.** Plan Vélo 2023-2027 — **4.** Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2023 — **5.** SNBC, La transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone, 2020 — **6.** Sixième rapport du GIEC, Groupe de travail I, 2021 — **7.** Rapport d'information du Sénat, 2023 — **8.** Étude OpinionWay, « Les actifs et le sens au travail », 2022 — **9.** Onepoint, étude « Future of work », 2022.

Le groupe RATP, 3e opérateur mondial de transports urbains

Avec 9 modes de transport opérés dans 15 pays sur 5 continents, le groupe RATP est un acteur majeur de la mobilité urbaine. Fort de cette expertise multimodale, il propose des solutions adaptées pour répondre aux besoins des villes et territoires qu'il accompagne dans leur transition vers une mobilité décarbonée, innovante et inclusive. Chaque jour, les équipes se mobilisent pour développer, exploiter, entretenir et moderniser des systèmes de transport public afin d'améliorer la qualité de service attendue par les autorités organisatrices de mobilité et les voyageurs.
Notre raison d'être : s'engager chaque jour pour une meilleure qualité de ville.

5
EXPERTISES

- MOBILITÉS
- SERVICES URBAINS
- GESTION DES INFRASTRUCTURES
- SÛRETÉ
- AUTRES SERVICES

N° 1
DU MÉTRO AUTOMATIQUE
dans le monde

+ de 780
VILLES DANS LE MONDE
font confiance au groupe RATP

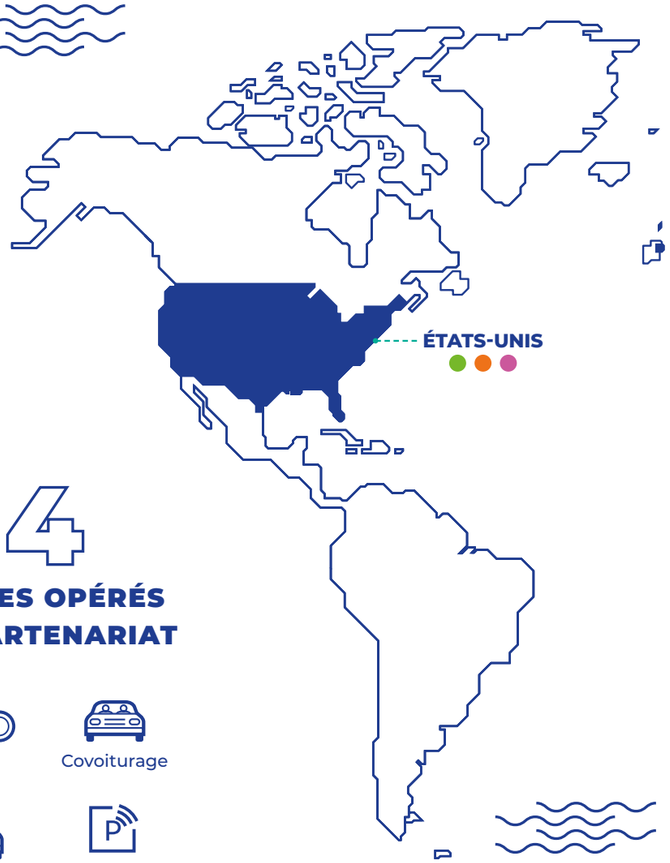
71 500
COLLABORATEURS
dont près de 1/4 à l'international

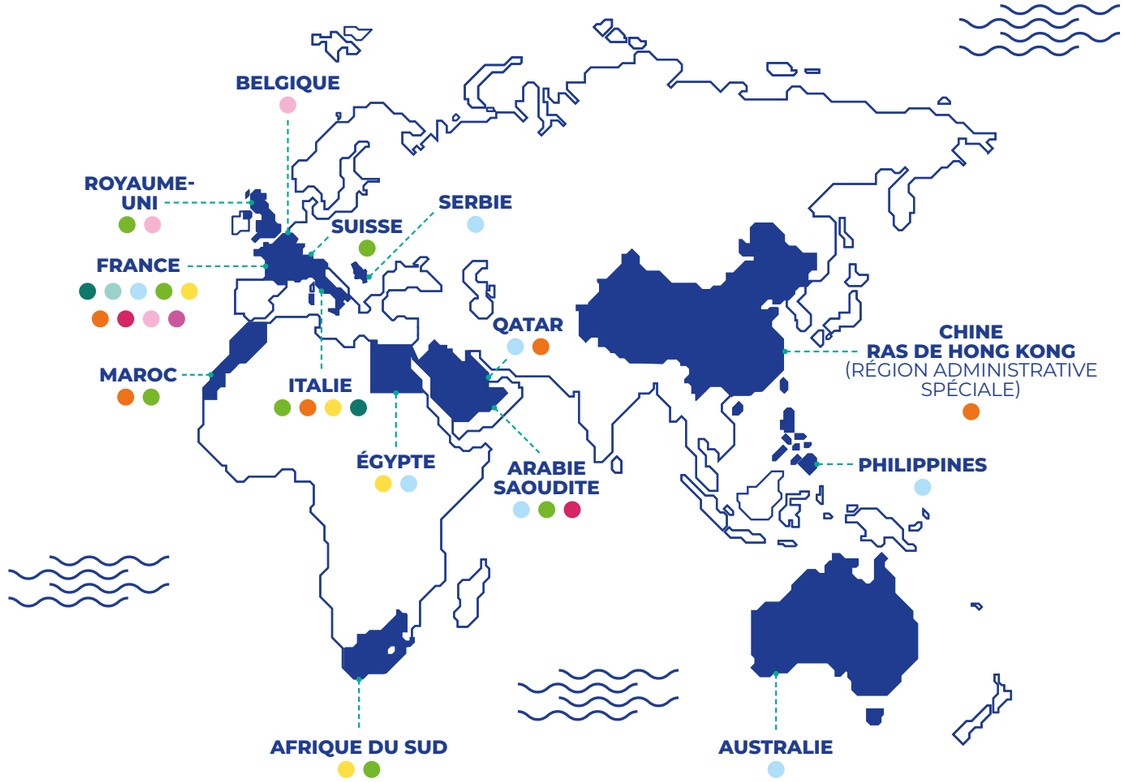
9
MODES DE TRANSPORT

- Ferroviaire
- Métro
- Tramway
- Bus urbain et interurbain
- *Sightseeing*
- Transport à la demande
- Câble
- Navette maritime
- Véhicule autonome

4
MODES OPÉRÉS EN PARTENARIAT

- Vélo
- Covoiturage
- Autopartage
- Parking connecté





Modèle d'affaires

Le Groupe exerce son activité dans les domaines des mobilités, des services urbains et de la gestion des infrastructures. Il assure également au quotidien la sûreté des voyageurs et d'autres services (billettique, gestion des espaces commerciaux dans les emprises de transport, maintenance des ascenseurs et des escaliers mécaniques…). Son modèle d'affaires s'appuie sur de nombreuses expertises et parties prenantes.

MOBILITÉS

5 207 millions d'euros **de chiffre d'affaires consolidé**

Ressources

Île-de-France Mobilités (autorité organisatrice)
Rémunérations d'exploitation et d'investissement, incitations contractuelles (bonus/malus, intéressement aux recettes voyageurs et à la validation des titres de transport…).

Collectivités, entreprises, autres organisateurs de transport
Rémunération des offres de transport spécifiques ou sur mesure.

État, collectivités territoriales, Union européenne
Subventions d'investissement (cofinancement).

Autres ressources
Recettes publicitaires, baux commerciaux, amendes.

RATP

L'Epic RATP est l'opérateur historique du réseau multimodal d'Île-de-France, un des plus denses au monde.

RATP CAP ÎLE-DE-FRANCE

Filiale dédiée au développement et à l'exploitation des nouveaux marchés de mobilité urbaine en Île-de-France (opérés dans le domaine concurrentiel).

RATP DEV

Filiale dédiée au développement et à l'exploitation de réseaux de transport en France et à l'international, à travers une centaine de filiales (contexte concurrentiel).

Clients

- Autorités organisatrices
- Voyageurs
- Annonceurs

Services rendus

- Transport multimodal
- Animation des espaces
- Commerces

Expertises mobilisées et dépenses

Salariés
Salaires, formations, etc. pour les conducteurs, machinistes, mainteneurs, agents des gares et stations…

Fournisseurs
Énergie, affrètement, matériels, prestations intellectuelles…

État et collectivités
Impôts et taxes

SERVICES URBAINS

38 millions d'euros **de chiffre d'affaires consolidé**

RATP SOLUTIONS VILLE

RATP Solutions Ville est la filiale de services urbains du Groupe, au service des villes et des territoires.
Ses cinq domaines d'activité : la logistique urbaine, les nouvelles mobilités, l'immobilier, les télécoms et l'énergie.

Ressources	Structures	Clients/ Partenaires	Cadre contractuel
Elles s'appuient sur les expertises et actifs du Groupe : logements sociaux, bâtiments tertiaires, infrastructures.	RATP LOGISTICS	Logisticiens	Conventions d'occupation sur avis d'appels publics à la concurrence
	RATP CAPITAL INNOVATION	Start-up	Prises de participation
	RATP HABITAT	Villes et collectivités	Gestion de logements
	RATP REAL ESTATE	Entreprises	Prestations de service, études et AMO et conduite d'opérations
	RATP CONNECT	Opérateurs de télécoms	

Partenaires

- Connect Grand Paris avec la **Caisse des Dépôts**
- Fraîcheur de Paris avec le **groupe Engie**
- Valorisation sur siège de l'AP-HP avec Apsys et BNP Paribas Real Estate

Clients/ Partenaires

- Société du Grand Paris
- Ville de Paris
- Assistance Publique Hôpitaux de Paris
- Ville de Paris

Cadre contractuel

- Concessions/ DSP
- Copromotion immobilière

Les structures peuvent participer aux nouveaux projets de villes

GESTION DES INFRASTRUCTURES

1093 millions d'euros **de chiffre d'affaires consolidé**

Ressources

Activités régulées par l'ART
Île-de-France Mobilités (autorité organisatrice)
- Rémunération d'exploitation et d'investissement pour la maintenance du réseau historique (contrat pluriannuel)
- Rémunération pour la préfiguration et la maintenance du réseau du Grand Paris Express, ou GPE (convention dédiée)

Société du Grand Paris (SGP)
- Expression des besoins de maintenance et vérifications associées (convention dédiée)

Activités non régulées (résultat partagé à 50 % avec l'autorité organisatrice)
- Recettes publicitaires
- Mandats de gestion des locaux commerciaux
- Redevances télécoms pour l'utilisation des infrastructures

État, SGP et collectivités
Subventions d'investissement (cofinancement)

Autres
- Valorisation immobilière

RATP INFRASTRUCTURES

Gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré historique de la RATP
- Responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure (stations, gares, tunnels, ouvrages d'art…)
- Garant de la sécurité, de l'interopérabilité et de la continuité du service public

M

14 lignes + 2 lignes bis
371 stations
201 km de voies

RER

2 lignes (A et B)
66 stations
118 km de voies

+ de 70 familles d'équipement

Gestionnaire technique des lignes, ouvrages et installations du réseau de transport public du GPE

À TERME :
1er réseau automatisé au monde
4 lignes soit 200 km supplémentaires
68 nouvelles gares

Clients

- Autorités organisatrices
- Opérateurs de transport
- Voyageurs
- SGP
- Annonceurs
- Commerçants

Services rendus

- Entretien et maintenance du réseau
- Développement et modernisation du réseau
- Valorisation des infrastructures
- Préparation de la reprise en gestion technique du réseau du GPE

Expertises mobilisées et dépenses

Salariés
Salaires, formations, etc. pour les maîtres d'œuvre, mainteneurs, ingénieurs, chefs de projet, supports…

Fournisseurs
Matériels et prestations

État et collectivités
Impôts et taxes

SÛRETÉ

151 millions d'euros
de chiffre d'affaires consolidé

Les équipes de RATP Sûreté [1] assurent la sécurité des voyageurs, la protection des agents, du patrimoine et des matériels, la prévention d'actes de délinquance et d'incivilité dans des environnements complexes : multimodalité des réseaux, espaces confinés, forts flux de voyageurs. La prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics est aussi un axe prioritaire de leur action.

L'activité, opérée en monopole, est rémunérée forfaitairement dans le cadre de la convention pluriannuelle avec Île-de-France Mobilités.

Pour accompagner l'ouverture à la concurrence, un nouveau modèle économique basé sur une tarification par prestations [2], régulée par l'autorité régulatrice des transports, est entré en vigueur en 2023.

AUTRES SERVICES

23 millions d'euros
de chiffre d'affaires consolidé

RATP SMART SYSTEMS

Conception, intégration, exploitation et maintenance des systèmes de billettique, d'information multimodale et d'aide à l'exploitation, *mobility as a Service* (MaaS).

RATP TRAVEL RETAIL

Commercialisation et gestion d'espaces commerciaux dans les emprises de transport.

RATP MAINTENANCE SERVICES

Maintenance des ascenseurs et des escaliers mécaniques et installation de systèmes de sécurité (aéroports, hôpitaux, grands ensembles…).

1 — RATP Sûreté est un service interne de sécurité dont les agents du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) sont assermentés, agréés et armés et disposent de prérogatives spécifiques comme le pouvoir d'éviction. **2** — Proposées aux opérateurs de transport, aux autorités organisatrices et aux exploitants de services de transport.

Modèle de création de valeur

NOS RESSOURCES

Humaines

- — 71 500 collaborateurs dans le monde, dont près de ¼ à l'international
- — 2 000 ingénieurs en Île-de-France
- — Plus de 270 métiers

Financières

- — 6 512 M€ de chiffre d'affaires consolidé
- — 834 M€ de capacité d'autofinancement consolidée
- — 107 M€ d'EBIT consolidé

Industrielles et patrimoniales

- — Près de 1 400 rames de métro, RER et Tram et 4 900 bus en Île-de-France
- — Plus d'un million de m² d'espaces voyageurs en Île-de-France
- — 90 sites industriels en Île-de-France
- — 170 000 km équipés en fibre optique par RATP Connect en Île-de-France

NOS PARTIES PRENANTES

SALARIÉS ET PARTENAIRES SOCIAUX

AUTORITÉS ORGANISATRICES DE MOBILITÉ

ACTEURS TERRITORIAUX ET INSTITUTIONNELS

NOS ACTIVITÉS

Mobilités

Services urbains

Gestion des infrastructures

Sûreté

Autres services

NOTRE RAISON D'ÊTRE

S'engager chaque jour pour une meilleure qualité de ville

Périmètres
● Groupe RATP / ● Epic / ● DPEF / ● RATP, RATP Dev (DPEF), RATP Cap IDF, RSV

PARTIES PRENANTES

VOYAGEURS

OPÉRATEURS DE TRANSPORT

FOURNISSEURS ET SOUS-TRAITANTS

ASSOCIATIONS DE VOYAGEURS ET AUTRES ASSOCIATIONS

NOTRE CRÉATION DE VALEUR

Fournir un service performant et sûr et améliorer l'expérience voyageurs

- — 85,9 % de clients satisfaits (source : enquête de perception d'Île-de-France Mobilités)
- — 93,5 % de l'offre de transport contractuelle réalisée sur le métro, 93,8 % sur le RER, 97,4 % sur le tramway et 85,1 % sur le bus
- — 27 000 agents au contact des voyageurs
- — 85,5 % de lignes de bus accessibles en Île-de-France (dont 100 % dans Paris)

Attirer et fidéliser les collaborateurs par l'expérience que nous offrons

- — Près de 10 000 embauches
- — 6,23 % de la masse salariale consacrée à la formation
- — 11,4 % de mobilité au sein des collaborateurs
- — 20 % de femmes parmi les collaborateurs

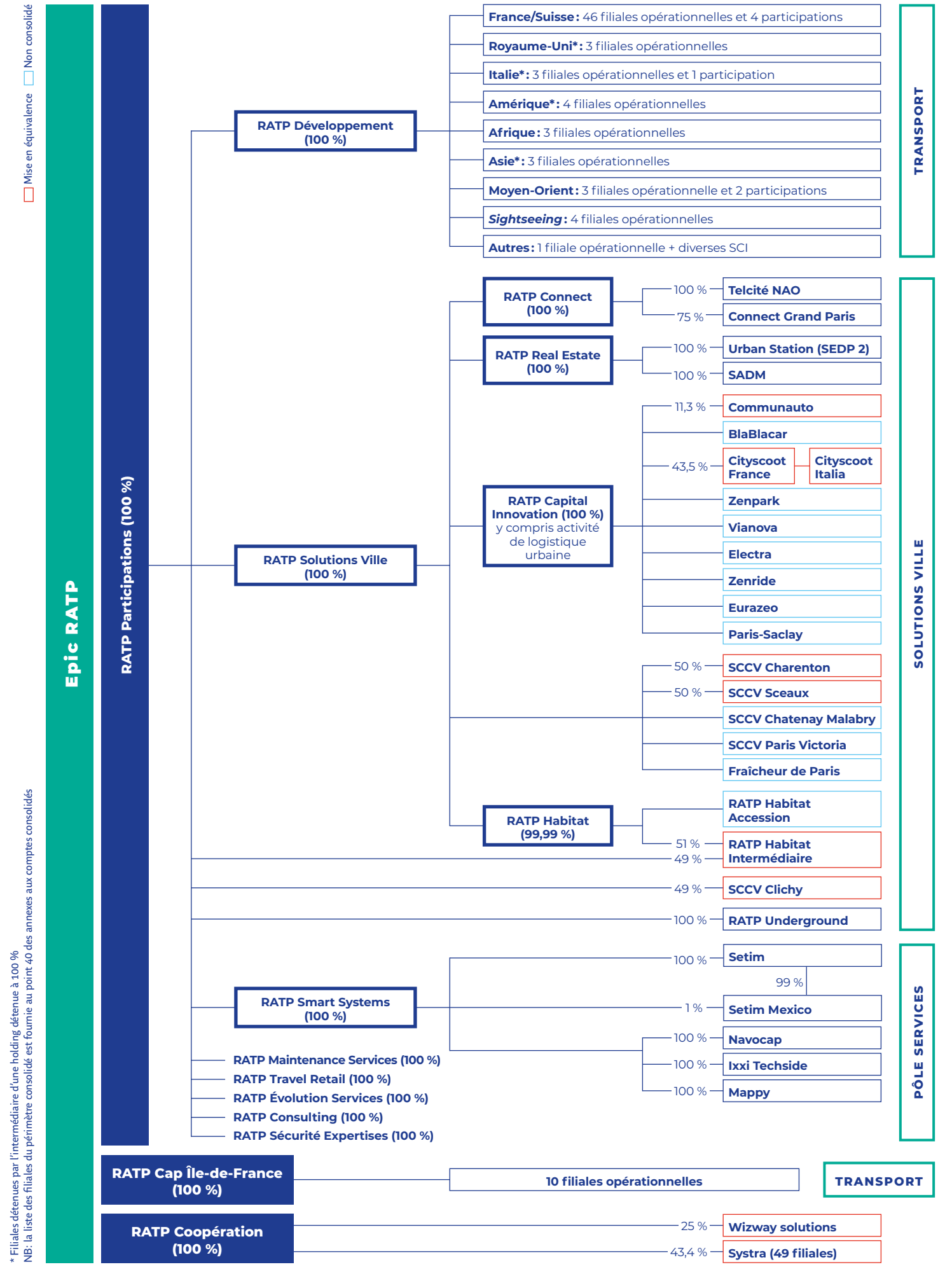
Répondre aux défis écologiques et climatiques, au service des territoires

- — - 27 % d'émissions de GES par voyageur.km par rapport à 2015 (objectif : - 50 % en 2025)
- — 59 % de bus hybrides, électriques ou GNV dans la flotte francilienne au 31/12/23
- — Plus de trois hectares végétalisés sur le domaine immobilier depuis 2016

Poursuivre le développement rentable et durable de nos activités en Île-de-France, en France et à l'international

- — 41 % de chiffre d'affaires aligné à la taxonomie au titre de l'atténuation du changement climatique (éligible à 92 %)
- — 31 % de dépenses d'investissement alignées à la taxonomie au titre de l'atténuation du changement climatique (éligibles à 88 %)
- — 1,75 Md€ de CA consolidé réalisé par les filiales du Groupe

Organigramme du groupe RATP



* Filiales détenues par l'intermédiaire d'une holding détenue à 100 %
NB: la liste des filiales du périmètre consolidé est fournie au point 40 des annexes aux comptes consolidés

RAPPORT DE GESTION

Résultats financiers
PAGE 16

Contrôle interne et gestion des risques
PAGE 30

Déclaration de performance extra-financière
PAGE 52

Résultats financiers

Acteur de la mobilité durable reconnu en France comme à l'international, le groupe RATP met chaque jour son expertise au service de la ville et de ses habitants, à travers ses solutions innovantes en matière de services et d'aménagements urbains, d'ingénierie et de gestion d'infrastructures.

L'année 2023 a été marquée par une bonne dynamique de l'activité : le trafic voyageurs en Île-de-France poursuit sa remontée, avec une progression de +4,3 % par rapport à 2022, portée par le retour à l'offre nominale sur le réseau ferré, l'amélioration significative de la production sur le réseau de surface, la reprise du tourisme et le succès de la Coupe du monde de rugby, et ceci malgré les grèves liées à la réforme des retraites de mars 2023 et les émeutes urbaines de juin. Le trafic reste néanmoins encore inférieur de – 14 % à son niveau de référence pré-crise sanitaire.

L'activité du groupe RATP a progressé de +7,2 % en 2023, dont +6,3 % pour l'Epic et 9,6 % pour les filiales, qui ont poursuivi leur développement avec le gain de nouveaux contrats en France, aux États-Unis et en Australie, et une croissance organique tirée par le démarrage des essais commerciaux de la ligne 2 du métro automatique de Riyad et la reprise post-Covid de l'activité de bus touristiques.

Les résultats ont néanmoins été pénalisés en 2023 par la forte hausse des prix de l'énergie, qui n'a été que très partiellement couverte par le mécanisme d'indexation contractuel, mais aussi par la persistance d'un niveau élevé d'absentéisme, qui pèse sur les résultats du régime d'assurance sociale de la RATP et alourdit les coûts de réalisation de l'offre de transport, et par l'impact sur les recettes des grèves de mars 2023. L'amélioration de la couverture de service, l'intensification de l'effort de productivité et l'aide exceptionnelle de 50 millions d'euros reçue de l'État pour compenser les dommages financiers de la crise sanitaire de 2020 ont permis de compenser pour partie ces tendances défavorables.

La dette nette consolidée est néanmoins restée stable en 2023, à 5,55 milliards d'euros, malgré la réalisation d'un niveau record d'investissements (2,55 milliards d'euros, dont 2,4 milliards d'euros en Île-de-France, en hausse de +7 %), grâce à une nette amélioration du BFR d'exploitation et d'investissement.

La RATP s'est employée en 2023 à améliorer la qualité du service aux voyageurs sur l'ensemble de ses réseaux, à travers une forte augmentation des recrutements et une politique salariale visant à garantir le pouvoir d'achat des salariés et à améliorer l'attractivité des métiers en tension. Ces progrès ont permis à la RATP d'assurer avec succès le renforcement de l'offre de transport pour la Coupe du monde de rugby, et constituent un socle solide pour réussir le grand rendez-vous des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de 2024.

LA SOCIÉTÉ MÈRE ET SON ENVIRONNEMENT CONTRACTUEL

La société mère, 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. Son siège social est situé au 54 quai de la Rapée, 75012 Paris (immatriculation au RCS de Paris).

La RATP a pour objet l'exploitation de services publics de transport en Île-de-France et a pour mission, fixée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (loi ORTF), d'être le gestionnaire d'infrastructure (GI) de réseaux de transport public urbain de voyageurs en Île-de-France dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau.

Cette même loi a décidé que l'exploitation des lignes de transport créées avant le 3 décembre 2009 se poursuivrait dans le cadre des conventions en cours à cette date et de celles négociées dans le cadre légal défini jusqu'au 31 décembre 2024 pour les services de bus, jusqu'au 31 décembre 2029 pour les services de tramway et jusqu'au 31 décembre 2039 pour les autres services de transport (métro et RER). Les droits d'exploitation de lignes confiés à la RATP sont donc limités dans le temps, le renouvellement des lignes étant alors soumis à appels d'offres. La loi du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP a toutefois entériné un échelonnement sur deux ans (2025-2026) des mises en service des délégations de service public sur le réseau bus de Paris et de la petite couronne.

La loi ORTF définit enfin le cadre de rémunération de la RATP dans ses missions de gestionnaire d'infrastructure et d'exploitant des lignes.

L'offre et la tarification de transport en Île-de-France sont définies par l'autorité organisatrice 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 référence de transport, défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération de Île-de-France Mobilités visant à couvrir ses coûts d'exploitation, ses amortissements et la rémunération des capitaux engagés.

Depuis la loi n°2000-1208 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU), la RATP est autorisée à intervenir, par le biais de filiales, dans la conception et l'exploitation de réseaux de transports publics sur tout le territoire national et à l'étranger.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) instaure une régulation des activités de gestion d'infrastructure et de sûreté de la RATP par l'Autorité de régulation des transports (ART).

La rémunération de l'exercice des missions du gestionnaire d'infrastructure (GI) s'inscrit dans le cadre du décret n°2020-1752 du 28 décembre 2020 et dans les conditions prévues par les dispositions de l'article L. 2142-17 du Code des transports. La RATP soumet désormais pour avis à l'Autorité de régulation des transports la fixation de la rémunération de l'activité de gestionnaire d'infrastructure pour le contrat, y compris l'activité de gestion technique des parties du réseau de transport public du Grand Paris constituant des prolongements des lignes du réseau métropolitain pour lesquelles la RATP assure l'activité de gestionnaire d'infrastructure en application de l'article L. 2142-3. L'ART a été saisie le 19 avril 2021 sur la trajectoire de rémunération du GI contractualisée avec Île-de-France Mobilités pour la période 2021 -2024, et a rendu son avis le 29 juillet 2021. Cet avis valide la rémunération contractuelle du GI sur la période 2021-2024.

La rémunération de l'activité de sûreté de la RATP (SUR) s'inscrit dans le cadre du décret n°2021-598 du 14 mai 2021 qui prévoit des principes de tarification définissant les conditions de réalisation des prestations et en fixant le tarif. L'entrée en régulation a officiellement eu lieu le 13 juillet 2023, les revenus de la business unit Sûreté passant à cette date d'une logique forfaitaire à une rémunération au tarif ART.

Dans le cadre du contrat d'exploitation RATP-Île-de-France Mobilités 2021-2024 signé le 16 juin 2021, les ressources de la RATP sont constituées des rémunérations versées par Île-de-France Mobilités et de recettes complémentaires.

Les rémunérations d'Île-de-France Mobilités comprennent ainsi :
- les rémunérations d'exploitation couvrant l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure, à l'exception de certaines charges qui sont couvertes à l'euro de façon spécifique (certains impôts et taxes, principalement la contribution économique territoriale et la taxe foncière). Ces rémunérations sont révisables par actualisation et par avenant. L'indice d'actualisation des rémunérations d'exploitation est la résultante de l'évolution d'indices de prix publiés par l'Insee;
- les rémunérations d'investissement couvrant le financement des charges de capital (dotations aux amortissements et rémunération des capitaux engagés) relatives aux actifs immobilisés et affectés à l'exploitation du service : ces rémunérations sont fixes et forfaitaires pour l'OT, révisables uniquement par avenant. Pour le GI, cette rémunération couvre les charges de capital relatives à la base d'actifs afférents aux activités régulées, mentionnées à l'article 2 du décret 2020-1752 et fait l'objet d'une régularisation annuelle compte tenu de la valeur réelle de la base d'actifs et du montant des dotations aux amortissements;
- une subvention *lease* spécifique couvrant le financement de l'acquisition des matériels roulants des tramways T3, T5, T6, T7 et T8;
- une rémunération spécifique et transitoire des missions de sûreté couvrant les charges d'exploitation prévisionnelles, y compris les dotations aux amortissements, majorées d'une marge raisonnable jusqu'à juillet 2023, puis une rémunération au tarif régulé validé par l'Autorité de régulation des transports;
- enfin, une rémunération forfaitaire, révisée d'un commun accord avec Île-de-France Mobilités tous les quadrimestres, visant à couvrir les coûts des mesures de protection des voyageurs et des agents rendues nécessaires par le contexte sanitaire.

La RATP et Île-de-France Mobilités ont décidé d'un commun accord, dans le cadre de la négociation du contrat Île-de-France Mobilités-RATP 2021-2024, de faire évoluer les mécanismes de financement de l'exploitation et des investissements, en vue de les normaliser et d'intégrer les nouvelles dispositions prévues par la loi LOM :
- les rémunérations, qui étaient auparavant dimensionnées pour dégager une capacité d'autofinancement égale au montant des investissements sur fonds propres prévisionnels, sont désormais fixées pour couvrir strictement les coûts d'exploitation prévisionnels et les amortissements prévisionnels, ainsi que la rémunération des capitaux engagés par l'Epic RATP;
- la rémunération des activités régulées du GI est ajustée annuellement pour restituer à Île-de-France Mobilités 50 % du résultat courant des activités non régulées du GI, conformément à l'article 4 du décret 2020-1752;
- le mode de financement des investissements évolue. Sur la période 2021-2024, la part des investissements financés par des subventions d'Île-de-France Mobilités ou d'autres financeurs (contrat de plan État-Région – CPER) s'établira à plus de 60 %, contre 45 % sur la période contractuelle précédente (2016- 2020). Le montant global des investissements est prévu en croissance de 25 % par rapport au précédent contrat, à 8,5 milliards d'euros en quatre ans, dont 3,5 milliards d'euros en fonds propres investis par l'Epic RATP;
- parallèlement, en préparation à l'ouverture à la concurrence et avec la mise en œuvre du tarif unique qui amplifie la mutualisation des recettes entre opérateurs et réduit le lien entre les recettes directes et les actions de l'opérateur, le modèle de rémunération de ce contrat s'inscrit dans le cadre d'une convention conclue sur le fondement de l'article R. 1241-22 du Code des transports dans laquelle l'ensemble des recettes directes des titres de transport (hormis les frais de dossier) reviennent à Île-de-France Mobilités. RATP collecte donc désormais les recettes directes en son nom et pour le compte d'Île-de-France Mobilités, à qui elle les reverse intégralement;
- dans ce cadre, le risque commercial (recettes liées au trafic) reste néanmoins partagé entre la RATP et Île-de-France Mobilités, avec la mise en place d'un intéressement aux recettes voyageurs. Pour chaque année du contrat, une prévision en volume des recettes voyageurs est fixée et constitue l'objectif pris en compte pour le calcul de l'intéressement de la RATP. Si cet objectif n'est pas atteint, ou au contraire s'il est dépassé, la RATP reverse à Île-de-France Mobilités, ou perçoit de sa part, 15 % de l'écart à l'intérieur d'une bande passante de +/-3 % autour de l'objectif, et 10 % hors de cette bande passante. Cet

écart est ensuite pondéré à 74 % afin de ne représenter que la part du transport ferré (RER et Métro). Pour les activités du réseau de surface, un intéressement aux validations est mis en place et suit les mêmes principes que l'intéressement aux recettes directes;
— le risque tarifaire reste supporté par Île-de-France Mobilités : les évolutions du prix de vente des titres de transport donnent lieu à un ajustement de l'objectif de recettes.

L'Epic RATP s'engage sur la production d'un service de référence de transport défini en volume et en qualité. Le voyageur est au centre du nouveau contrat, qui fixe des objectifs ambitieux sur la production, la régularité, la qualité de service et la satisfaction des voyageurs. Il prévoit un dispositif renforcé d'incitation financière à l'atteinte de ces objectifs, avec une enveloppe de bonus-malus de +/-100 millions d'euros, dont 25 millions d'euros consacrés à la perception des voyageurs.

Le risque sur les charges d'exploitation est supporté par la RATP.

LES DOMAINES DE COMPÉTENCE DES FILIALES

En 2023, le portefeuille a connu les évolutions suivantes :
— l'entrée de **RATP Dev** dans deux nouveaux pays avec :
  • le gain par le consortium **Parklife Metro** du contrat de construction des stations, du développement des systèmes, des trains et d'exploitation et de maintenance de la ligne de métro automatique reliant Sydney à l'aéroport de Sydney Ouest pour quinze ans. Actionnaire minoritaire de Parklife (10 %), RATP Dev opérera la ligne à travers une filiale locale,
  • la signature d'un contrat d'assistance technique à la ville de **Belgrade** pour préparer l'exploitation future des trois lignes automatiques du métro de Belgrade;
— le gain du contrat d'exploitation de la **ligne 15 Sud** du Grand Paris Express par **RATP Dev** (60 %) pour une durée de six ans et prolongeable jusqu'à neuf ans, en groupement avec Comfort-DelGro (20 %) et Alstom (20 %), nouvelle référence clé pour le développement de **RATP Dev** dans le métro automatique;
— l'entrée de **RATP Dev** en Provence avec le gain du contrat d'exploitation du réseau de bus et de bateaux-bus Mistral de **Toulon** pour une durée de six ans, en partenariat avec Suma (5 %);
— la filialisation de l'activité des **Ateliers de Championnet** (maintenance patrimoniale de bus et d'équipements), intégrée au périmètre de **RATP Cap Île-de-France**;
— la création par **RATP Cap Île-de-France** du périmètre **Origami**, en charge du transport sur mesure à la demande des entreprises et collectivités, qui intègre aux activités déjà opérées par RATP Cap Île-de-France celles de l'ancien service transport et logistique (STL) de l'Epic RATP;
— la création de la filiale **RATP Sécurité Expertises**, spécialisée dans la formation de personnels de sûreté, afin de valoriser auprès de clients externes le savoir-faire et l'expérience de la RATP en sécurisation de réseaux de transport, tout en contribuant aux enjeux de recrutement de la BU Sûreté de la RATP;
— le démarrage de nouvelles activités intégrées au pôle Ville – **RATP Underground** (valorisation des actifs en souterrains) et **RATP Overground** (valorisation des toitures);
— la mise en redressement judiciaire de **Cityscoot** (depuis le 8 novembre 2023), société dont **RATP Capital Innovation** était actionnaire, aux côtés de la CDC.

RATP PARTICIPATIONS ET SES FILIALES

Les filiales de **RATP Participations** sont structurées autour de trois pôles :
— transport (**RATP Dev** et **RATP Cap Île-de-France**);
— services urbains : **RATP Solutions Ville** et ses filiales **RATP Connect**, **RATP Real Estate**, **RATP Capital Innovation** et **RATP Habitat**, ainsi que la **SCCV Clichy**, la **SCCV Sceaux** et **RATP Underground**;
— services (**RATP Smart Systems**, **RATP Travel Retail**, **RATP Maintenance Services**, **RATP Sécurité Expertises**);
— auxquels s'ajoutent les filiales « prestataires internes » : **RATP Évolution Services** et **RATP Consulting**.

Pôle Transport

RATP Développement (RATP Dev) développe et gère les contrats d'exploitation de réseaux de transports publics gagnés en dehors du monopole historique de la RATP, en France et à l'international. À compter de 2022, les contrats d'exploitation de réseaux de transport public en Île-de-France entrant dans le champ concurrentiel sont exploités ou ont vocation à être portés par la filiale **RATP Cap Île-de-France**, à l'exception de la liaison CDG Express (JV RATP Dev / Keolis) et des contrats de métro automatique du Grand Paris Express (ligne 15 Sud remportée en 2023 par **RATP Dev**, en groupement avec Alstom et ComfortDelGro – appel d'offres en cours pour la ligne 18).

RATP Dev et ses filiales représentent aujourd'hui la plus grande part de l'activité du Groupe exercée en dehors de la maison mère RATP (24,1 %).

Le secteur fait appel d'une manière générale aux contributions publiques, tant pour l'exploitation que pour les investissements. Le client (l'autorité organisatrice du réseau) exige généralement à ce titre pour des raisons de gouvernance la constitution de filiales ad hoc pour l'exécution du contrat. La société **RATP Dev SA** qui est en charge des activités de management et de gestion du portefeuille de contrats détient ainsi près de 110 sociétés[1] avec des activités opérationnelles réparties dans 15 pays parmi lesquels la France, l'Italie, le Royaume-Uni, les États-Unis, l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite et l'Égypte, qui sont les plus importants en termes de contribution au chiffre d'affaires à fin décembre 2023.

Les interventions de **RATP Dev** concernent toute la chaîne de mobilité, quels que soient le mode (métro, tramway, bus et car, train, *sightseeing*, bateau, transport à la demande, transport de personnes à mobilité réduite, câble) et le métier (exploitation, maintenance, services).

RATP Cap Île-de-France, créée en 2020, est en charge d'opérer l'ensemble des activités concurrentielles de transport du groupe RATP en Île-de-France (hors Charles de Gaulle Express et Grand Paris Express). Elle répond aux appels d'offres menés par Île-de-France Mobilités sur le bassin historique de la RATP (le territoire de Paris et la première couronne), tout particulièrement sur le réseau bus, mais aussi au rythme du calendrier commercial sur les modes tramway, tram-train et ferroviaire.
Le gain d'un appel d'offres conduit systématiquement, à la demande de l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités, à la création d'une filiale dédiée pour assurer l'exploitation du réseau de transport. **RATP Cap Île-de-France** portera les parts du groupe RATP dans ces filiales dédiées.

1. Entités consolidées intégralement ou mises en équivalence déduction faite des établissements stables et des sociétés n'ayant plus d'activité opérationnelle : contrats terminés ou entités destinées à la vente.

En 2022, **RATP Cap Île-de-France**, a commencé l'exploitation des lignes de bus desservant le territoire de la communauté d'agglomération Paris-Saclay via sa filiale **RC Saclay**, ainsi que les lignes de bus desservant le sud de l'établissement public territorial Vallée Sud – Grand Paris et le nord de la communauté d'agglomération Paris-Saclay via sa filiale **RC Bièvre**. L'exploitation de la ligne de tramway T10 Antony-Clamart a commencé mi-2023.

En 2023, **RATP Cap Île-de-France** a élargi son activité avec l'intégration, sous forme de deux nouvelles filiales, des ateliers de maintenance de Championnet et des services de transport non conventionnés avec la création du périmètre **Origami**.

À fin 2023, **RATP Cap Île-de-France** compte 11 filiales opérationnelles.

Pôle Services urbains

RATP Solutions Ville a été créée en 2021 pour répondre aux enjeux de la ville de demain, intelligente et durable. La filiale est chargée de développer une offre commerciale de services urbains à destination des villes / collectivités, autour de cinq domaines : immobilier, télécommunications, mobilités urbaines, logistique et énergie. Elle s'appuie sur plusieurs filiales qui couvrent d'ores et déjà une partie de ces expertises essentielles pour répondre aux nécessaires évolutions du modèle urbain.

Pour l'immobilier, la filiale de gestion et d'ingénierie du groupe RATP est **RATP Real Estate**. Elle accompagne ses clients dont le principal, l'Epic RATP, sur :

— la valorisation du patrimoine via les études et la mise en œuvre d'implantations ou de réhabilitations de sites et d'ensembles immobiliers, en tenant compte des évolutions règlementaires et des perspectives conjoncturelles (schémas directeurs, plans pluriannuels);
— la maîtrise des coûts via les audits énergétiques, patrimoniaux;
— les missions de maîtrise d'œuvre (génie climatique, système de sécurité incendie);
— l'assistance à la maîtrise d'ouvrage en particulier sur la conduite de projets immobiliers complexes, intégrant sites industriels et logements, en zone dense;
— l'aménagement de locaux tertiaires et la mise à disposition de postes de travail;
— le *facility management* et l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les travaux de gros entretien;
— la gestion de sites tertiaires et d'espaces événementiels.

Dans le prolongement des activités de gestion de site de **RATP Real Estate**, **Urban Station** (SEDP2), sa filiale à 100 % de *facility management*, porte les projets de modernisation et d'optimisation de l'empreinte tertiaire du groupe RATP.

L'activité dans le domaine de l'immobilier est également portée par **RATP Habitat**, filiale immobilière sociale du groupe (non consolidée dans les comptes).

RATP Habitat, créée en 1959, construit, réhabilite et gère un patrimoine de 9 101 logements, commerces et résidences en Île-de-France. Le parc accueille des agents RATP mais également des logements destinés aux collectivités territoriales, à l'État et autres réservataires comme Action Logement.

RATP Habitat propose une offre complète et diversifiée de logements :

— locatifs sociaux familiaux, collectifs ou individuels;
— en résidences étudiantes, jeunes actifs, ou dédiées à des publics spécifiques;
— en locatif intermédiaire, via sa filiale RATP Habitat Intermédiaire[2];
— en accession à la propriété à prix maîtrisé, via sa filiale RATP Habitat Accession.

S'agissant des télécommunications, **RATP Solutions Ville** s'appuie sur **RATP Connect**, filiale spécialisée dans le déploiement de la fibre noire. La fibre est notamment déployée dans les tunnels du métro et du RER en vue de la louer aux opérateurs télécoms, assurances, grands comptes publics et PME. **Telcité NAO** est la filiale de **RATP Connect** portant la couverture du réseau RATP et de la ligne 14 sud en 3G/4G.

En 2022, la filiale détenue à hauteur de 75 % par **RATP Connect**, aux côtés de la CDC, et créée afin de porter le contrat remporté auprès de la Société du Grand Paris pour le déploiement de la fibre optique sur le réseau du Grand Paris Express a été rebaptisée « **Connect Grand Paris** » (ex-Société des réseaux numériques franciliens).

Dans le domaine des mobilités urbaines, la RATP a créé en 2017 **RATP Capital Innovation**, détenue à 100 % par **RATP Solutions Ville**. Cette entité réalise à la fois des investissements directs dans des entreprises innovantes et des investissements indirects, au travers de prises de participation dans certains fonds d'investissement ciblés, dont les thématiques correspondent aux axes d'innovation et de développement clés pour le Groupe (mobilités durables, immobilier urbain, *smart city*). **RATP Capital Innovation** est ainsi actionnaire de Communauto, Electra, BlaBlaCar, Vianova, Zenride et Zenpark et souscripteur au sein des fonds Eurazeo Smart City II et Paris-Saclay. En tant qu'investisseur stratégique, elle accompagne les sociétés de son portefeuille dans leur développement, en mobilisant les savoir-faire des métiers du Groupe.

RATP Capital Innovation porte également le développement des activités de logistique urbaine du groupe RATP.

Pôle Autres services

Le pôle se structure autour de trois filiales :

RATP Smart Systems, spécialisée dans le développement de services d'aide à la mobilité, développe son champ d'expertise dans le domaine des systèmes de transports intelligents (ITS), du MaaS (*mobility as a service*) et appuie le groupe RATP dans ces domaines.

L'entreprise gère à ce titre le système billettique de Paris et sa banlieue (8 millions de données de validation sans contact traitées quotidiennement), plus grand réseau multimodal au monde avec la présence de métros, RER, bus et tramways. Elle conçoit, intègre, exploite et maintient des systèmes de billettique, d'information multimodale et d'aide à l'exploitation. Via ses filiales **Ixxi Techside**, **Navocap**, **RATP Smart Systems** exerce son activité depuis l'Île-de-France, Bordeaux et Toulouse (Blagnac).

Le développement du projet MaaS du groupe RATP est adressé via deux canaux. L'intégration de **Mappy**, troisième acteur de la mobilité du quotidien en France, doit permettre, avec la convergence progressive des plateformes technologiques Mappy et Bonjour :

— d'offrir une proposition personnalisée de services complets en matière d'aide à la mobilité, de la voiture particulière aux transports en commun en passant par les taxis, les nouvelles mobilités en *free floating*, etc.;

2. Mise en équivalence

— de faciliter les déplacements via une solution intégrée permettant de planifier, réserver et payer ses déplacements grâce à une application mobile unique.

En Île-de-France, l'application Bonjour RATP utilise la cartographie Mappy avec 150 000 points d'intérêt référencés, en plus des arrêts de bus et de tramway des stations de métro et des gares RER. Elle permet en outre de louer un des 30 000 vélos en libre-service à Paris et en petite couronne ou de réserver un trajet en voiture (avec la plateforme de VTC française Marcel). Il s'agit de la première étape d'une application qui se veut sans couture, plus fluide et plus simple.

À l'échelle du pays, le comparateur multimodal de Mappy intègre de nouveaux partenaires et déploie une offre combinée voiture, parking relais et transports en commun pour mieux répondre aux enjeux environnementaux et d'accessibilité des territoires.

RATP Smart Systems développe en outre une offre clé en main pour les autorités organisatrices de transports et les collectivités. Les solutions de mobilité intégrées dans les MaaS de ses clients seront ainsi adaptées à la réalité du territoire.

RATP Travel Retail est en charge de la commercialisation des espaces urbains et de leur gestion. Mandataire de la RATP, la filiale intervient principalement pour la conception, l'aménagement, la commercialisation et la gestion des espaces commerciaux du réseau métro et RER de l'Epic RATP.

RATP Maintenance Services est un acteur de la maintenance multi-technique, tant sur le segment historique des ascenseurs et escaliers mécaniques que sur les contrats d'installation et de maintenance de sécurité des bâtiments et des personnes pour les aéroports, les clients publics (collectivités, hôpitaux) et privés (grands ensembles de logements).

RATP Évolution Services, créée en 2022, est un centre de services partagés qui réalise la comptabilité, les déclarations fiscales, les règlements, la paie et la gestion administrative des personnels pour le compte de l'Epic et de certaines de ses filiales françaises, dont le périmètre est appelé à s'élargir avec la création des nouvelles filiales issues de la mise en concurrence de l'activité bus de l'Epic.

RATP Consulting a été créée en 2022 pour apporter des prestations de conseil à l'ensemble des entités du Groupe, notamment dans les domaines de la gestion de projet, de la conduite du changement, de la stratégie et de la finance.

RATP Sécurité Expertises, filiale de formation de personnels de sûreté créée en 2023, a pour vocation de valoriser auprès de clients externes le savoir-faire et l'expérience de la RATP en matière de sécurisation de réseaux de transport, tout en contribuant aux enjeux de recrutement de la BU Sûreté de la RATP.

RATP COOPÉRATION ET SES PARTICIPATIONS

RATP Coopération, outre le portage de participations minoritaires (**Systra** et **Wizway**), exerce en propre une activité d'assistance technique pour le compte d'autorités publiques gérant des réseaux de transports publics dans les pays dans lesquels le groupe RATP ne dispose pas d'implantations permanentes.
Systra est une participation de la RATP détenue à 43,4 % via **RATP Coopération**. **Systra** constitue un groupe de conseil et d'ingénierie, leader mondial de la conception des infrastructures de transport. Présent dans plus de 80 pays par le biais de filiales, succursales ou de contrats, **Systra** intervient sur les différentes phases des projets de transport : études amont et de conception, phases de construction, test et mise en service, exploitation et maintenance.

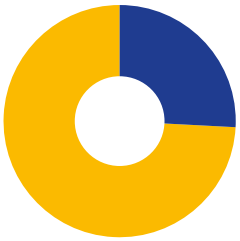
6 512 M€

DE CHIFFRE D'AFFAIRES CONSOLIDÉ GROUPE

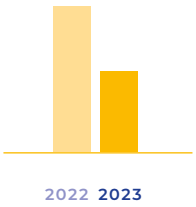
(CONTRE 6 076 M€ EN 2022)

1 746 M€

CONTRIBUTION DES FILIALES



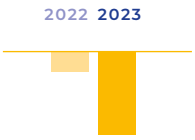
(27 % DU CA CONSOLIDÉ, 1 593 M€ EN 2022)



107 M€

EBIT GROUPE

(193 M€ EN 2022)



–109 M€

RÉSULTAT NET PART DU GROUPE

(-26 M€ EN 2022)

2 546 M€

INVESTIS PAR LE GROUPE RATP

(2 386 M€ EN 2022)

5 552 M€

ENDETTEMENT NET

(5 536 M€ EN 2022)

1. LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS EN 2023

Les résultats du Groupe, tant en France qu'à l'étranger, sont impactés par un **contexte macro-économique défavorable**, malgré les effets positifs du redressement du trafic et de l'activité et la poursuite des efforts de productivité.

Le maintien d'un niveau d'inflation toujours élevé impacte à la hausse les coûts d'approvisionnement en énergie, et la dynamique des évolutions salariales. Ces évolutions ne sont que partiellement couvertes par les contrats avec les autorités organisatrices, à travers les mécanismes d'indexation. La performance est également affectée par la **persistance d'un niveau élevé d'absentéisme maladie**, malgré l'amélioration du contexte sanitaire. Cette tendance, qui dépasse largement le cadre de la RATP et s'observe à l'échelon national, pénalise directement la réalisation de l'offre de transport et affecte fortement le chiffre d'affaires et le résultat net, à travers les réfactions et pénalités reversées aux autorités organisatrices mais aussi, pour la RATP, l'augmentation du déficit du régime d'assurance sociale porté par l'employeur.

Le groupe RATP s'emploie à normaliser au plus vite la situation et à redresser la qualité de service sur l'ensemble des marchés affectés, à travers l'accélération de ses plans de recrutement, une politique salariale visant à garantir le pouvoir d'achat des salariés et améliorer l'attractivité de ses métiers en tension, et des plans d'action visant à traiter les causes de l'absentéisme.

EPIC RATP

L'année 2023 a été marquée par le retour à la normale de l'offre de transport sur le réseau ferré (à l'exception des lignes de métro en travaux) et un très net redressement de la production de l'offre sur le réseau de surface, qui a permis à la RATP d'assurer avec succès l'offre de transport renforcée pour la Coupe du monde de rugby, et de monter en puissance son appareil de production dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Elle a été également marquée par la signature d'un avenant majeur avec Île-de-France Mobilités couvrant les années 2023 et 2024, venant déplafonner l'indexation sur l'indice sectoriel des salaires du secteur des transports de la rémunération d'exploitation. Cette évolution permet de financer une politique salariale préservant le pouvoir d'achat des salariés, cohérente avec celle menée par les autres opérateurs de transport.

Enfin, la RATP a bénéficié en décembre 2023 d'une aide exceptionnelle de 50 millions d'euros accordée par l'État pour couvrir les dommages financiers causés à l'entreprise par la crise sanitaire, durant la période de mars à juin 2020.

FILIALES

L'année 2023 a été marquée par le démarrage des essais commerciaux de la ligne 2 du métro de Riyad à la fin septembre, et de la phase commerciale fin décembre, ainsi que par la conclusion de négociations contractuelles en Arabie saoudite et en Égypte, qui ont permis de débloquer le paiement de volumes importants de créances client.

Des succès commerciaux majeurs ont été remportés en France (Laval, Toulon, ligne 15 Sud du Grand Paris Express), aux États-Unis (Raleigh, Durham) et de nombreuses procédures d'appels d'offres sont en cours (ligne 18 du GPE, Sytral, Bayonne, Singapour, appels d'offres en Île-de-France : T12/T13, ligne L, Bus Paris).

1.1 – Activités de transport

1.1.1 Epic

En 2023, le trafic sur le périmètre de l'Epic RATP en Île-de-France progresse. Il s'élève ainsi à 2 981 millions de voyages (MV), en hausse de +122 MV (+4,3 %) par rapport à 2022, mais reste néanmoins inférieur de – 14 % à son niveau de référence de 2019[3].

Le trafic du Métro augmente de +5 % (+72 MV), mais reste encore inférieur de – 173 MV à son niveau de référence d'avant crise (– 11 %).

Le trafic du RER progresse de +6 % (+27 MV), bénéficiant de la bonne dynamique sur les réseaux ferrés, mais reste inférieur de – 32 MV (– 6 %) à son niveau de référence de 2019.

Le réseau de surface a enregistré en 2023 une légère progression de son trafic (+2 %; +21 MV), plus mesurée que celle des réseaux ferrés, portée principalement par le Tramway (+18 MV, soit +6 %), alors que le trafic est resté stable sur le réseau Bus : la couverture de service est en nette amélioration (86 % fin 2023 contre 74 % fin 2022), mais reste pénalisée par les difficultés de circulation. Le trafic reste inférieur de – 254 MV (– 25 %) sur le réseau bus, et – 23 MV (– 6 %) sur le réseau Tramway, au niveau de référence d'avant crise.

Cette reprise du trafic, qui a été ralentie par les grèves de mars 2023 sur les retraites et par les émeutes urbaines de juin, résulte principalement :

— **du retour à l'offre de référence d'avant crise sanitaire sur le métro** à partir de juin pour toutes les lignes de métro, sauf pour les lignes 4 et 11 qui conservent une offre allégée en raison des contraintes liées aux projets;

— **de l'amélioration de la production sur le réseau bus**, dont le taux de réalisation de l'offre contractuelle a progressé de 12 points entre fin 2022 et fin 2023, à 86 %, grâce au succès des plans d'actions engagés mi-2022 : accélération des recrutements, actions de réduction de l'absentéisme, adaptation de l'organisation du travail (accord CTMR, recours à l'intérim). Les difficultés de circulation sont désormais la première cause de non-couverture de service pour près de 8 %;

— **de la hausse du tourisme en Île-de-France, qui a profité de la Coupe du monde de rugby** (9 millions de touristes en septembre-octobre, soit une hausse de +7 % vs 2022). L'événement a généré une forte hausse du trafic, qui a pu être absorbée avec succès par des renforts d'offre sur le métro et le RER;

— **du report modal vers les transports en commun** favorisé par le contexte macro-économique (impact de l'inflation sur le pouvoir d'achat), et l'amélioration de l'attractivité des réseaux porté par les investissements de modernisation (renouvellement des matériels roulants, automatisation de la ligne 4, modernisation de la ligne 6 avec l'arrivée progressive de rames MP89 depuis janvier 2023, transition énergétique de la flotte de bus).

1.1.2 Les autres évolutions en France

RATP Dev a consolidé ses positions en renouvelant les contrats urbains à La Roche-sur-Yon, Lorient et Épernay.
La croissance a par ailleurs été portée par le gain de nouveaux contrats :

3. Le trafic de l'année de référence pré-crise sanitaire est calculé en cumulant le trafic de janvier à novembre 2019 et celui du mois de décembre 2018 (pour neutraliser l'impact des grèves de décembre 2019).

— contrat d'exploitation du réseau de bus et bateaux bus Mistral de Toulon, pour six ans. RATP Dev SA (détenteur de 95 % de **RATP Dev Toulon Provence Méditerranée**, avec son partenaire local Suma, 5 %), accompagnera la Métropole dans la réalisation de son plan de déplacements urbains, avec un objectif de doublement de la part modale des transports en commun d'ici 2030;
— contrat d'exploitation du réseau de transport TUL de **Laval** sur huit ans, avec un objectif de réorganisation du réseau et de transition écologique de la flotte (60 % de véhicules propres en fin de contrat);
— contrat d'exploitation de la ligne **15 Sud** du **Grand Paris Express**, via le groupement ORA réunissant RATP Dev (en tant que partenaire majoritaire 60 %), le groupe singapourien ComfortDelGro (20 %) et Alstom (20 %) comme exploitant du tronçon sud de la future ligne 15 du Grand Paris Express. Ce contrat de neuf ans comprend la pré-exploitation puis l'exploitation du métro automatique, l'exploitation des gares et du site de maintenance et de remisage ainsi que le poste de commandes centralisées. Le groupe RATP aura aussi la charge de la relation avec les voyageurs, de l'entretien et de la maintenance du matériel roulant, des sites et des équipements en gares. La ligne 15 Sud représente la première mise en service du nouveau réseau du Grand Paris Express fin 2025 et en constitue l'élément central;
— contrat de gestion de la nouvelle station **Aéroport d'Orly**, qui accueillera les voyageurs de la ligne 14 dès mi-2024. RATP Dev assurera notamment cette gestion dans l'optique de l'ouverture et de la mise en service de la station pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, et aura pour missions principales la commercialisation des titres de transport, la maintenance des biens et la sécurité du service, l'accueil et l'information des voyageurs.

À noter, le gain du réseau de l'agglomération de **Quimper** fin 2023 mais annulé suite à un recours.

Ces évolutions sont en partie compensées par la sortie du contrat de Valenciennes et de RATP Suisse TP (exploitation des lignes régulières en sous-traitance pour le compte des Transports publics genevois).

RATP Dev poursuit son effort de développement commercial, avec :
— les réponses aux appels d'offres pour l'exploitation en délégation de service public (DSP) dans les réseaux urbains et en appui dans le domaine de l'interurbain; parmi les offres en cours, figurent celles de Caen, Bayonne et les différents lots du réseau Sytral à Lyon;
— l'offre en cours pour l'exploitation de la ligne 18 du réseau du Grand Paris Express.

RATP Cap Île-de-France a intégré dans son périmètre deux activités filialisées par la RATP, les ateliers de maintenance de Championnet (filialisation au 1er avril 2023) ainsi que les activités de bus non conventionnées, au travers de deux entités juridiques (Cap Expertises et Paris Seine Mobilité).

En 2023, **RATP Cap Île-de-France** a mené une intense activité commerciale. Sur les 13 appels d'offres pour l'exploitation en délégation de service public de lots du réseau de bus historique de l'Epic RATP auxquels la société participe, 9 ont été lancés en 2023; 2 appels d'offres (Pays de France et Plaine Commune) ont été déclarés sans suite mi-janvier 2024 et devront être relancés. RATP Cap Île-de-France est également engagée sur les réponses aux appels d'offres des lignes de tram-train T12 et T13 et de la ligne ferroviaire L.

1.1.3 Les autres évolutions à l'international

— Aux États-Unis, en Caroline du Nord, RATP Dev a remporté deux nouveaux contrats pour la ville de Raleigh (GoRaleigh) et Wake County Access (GoWake Access). Ce gain comprend l'exploitation de lignes de bus fixes et de transport adapté, avec un total de 185 véhicules et 450 employés pour les deux sites. RATP Dev exécute ces contrats sous le nom de GoRaleigh, GoWake Access et GoDurham;
— En Égypte, RATP Dev enregistre l'effet en année pleine de la nouvelle ligne de LRT desservant la nouvelle capitale égyptienne et opérée depuis septembre 2022;
— En Arabie saoudite, l'année est marquée par le démarrage des essais commerciaux de la ligne 2 du métro de Riyad fin septembre 2023 et de la phase commerciale fin décembre;
— En Australie, RATP Dev débute la phase de pré-études concernant la construction de la ligne de métro automatique pour la liaison avec l'aéroport de Sydney Ouest, reliant le nord-ouest, l'ouest, le sud-ouest et le grand ouest de la ville.

Au Royaume-Uni, dans un contexte de marché tendu du fait des déséquilibres macro-économiques et des tensions sociales, l'exploitation des bus londoniens rencontre des difficultés, communes à l'ensemble des opérateurs présents sur ce marché. Dans ce contexte perturbé, RATP Dev a engagé un processus de désengagement de ce marché en fin d'année 2022. La performance opérationnelle et économique de cette activité s'est progressivement améliorée au cours du second semestre, grâce à une nette progression des indicateurs de qualité de service, et à une remontée des prix à l'occasion de la remise en jeu des contrats.

En Algérie, RATP Dev a cédé ses parts dans la société SETRAM à l'État algérien en mars 2023.

Ces deux activités sont reclassées depuis 2022 selon la norme IFRS 5, en tant qu'activités non poursuivies. Leurs résultats ne sont donc plus retracés au niveau du chiffre d'affaires ni du résultat opérationnel.

1.2 – Activités de services urbains

Après sa création en 2021 et le gain de contrats majeurs (concession du réseau de fibre du Grand Paris Express, gestion du réseau de froid de la Ville de Paris en partenariat avec Engie, et projet de rénovation du siège historique de l'Assistance publique – Hôpitaux de Paris (AP–HP), en partenariat avec Apsys et BNP Paribas), **RATP Solutions Ville** a poursuivi la montée en puissance de son activité en 2023, notamment à travers :
— le démarrage de l'activité Underground de valorisation des souterrains et de l'activité Overground de valorisation des toitures;
— le démarrage d'une opération de co-promotion à Sceaux en partenariat avec Woodeum avec la construction et la commercialisation d'un immeuble de 66 logements, deux locaux commerciaux et 37 places de stationnement;
— l'avancement du chantier de Charenton en partenariat avec Woodeum pour une livraison prévue courant 2024 avec la construction et la commercialisation d'un immeuble de 18 logements, un local commercial et des places de stationnement.

RATP Solutions Ville poursuit son effort de développement commercial, avec :
— la remise d'une offre sur le renouvellement de la concession Veligo;
— la préparation des réponses à plusieurs appels d'offres, notam-

ment pour la transformation puis la gestion du site Val-de-Grâce (projet PariSanté Campus).

Immobilier

RATP Real Estate a poursuivi sa croissance avec la commercialisation du nouveau site Urban Station de corpoworking Philidor (ensemble immobilier à destination de bureau à Paris 20e) en mars avec un taux d'occupation de 70 % et la livraison du site de Réaumur en octobre (ensemble immobilier à destination de bureau à Paris 2e).

RATP Habitat a procédé à la livraison de 279 logements dont 104 à Paris Vaugirard et 48 à Paris-Netter, ainsi qu'à la livraison de la première opération en logement locatif intermédiaire (43 logements fin 2023 sur Netter).

Mobilités urbaines

RATP Capital Innovation a réalisé sa première cession avec le rachat de la société de covoiturage Klaxit par BlaBlaCar via un échange de titres.

La société **Cityscoot** a été placée en redressement judiciaire à la fin 2023 suite aux difficultés financières qui affectent le secteur des nouvelles mobilités à la suite de la période Covid. Deux offres de reprise ont été remises en janvier 2024 au tribunal de commerce. La présentation des dossiers a eu lieu le 6 février et le tribunal a remis son jugement le 21 février en faveur de Cooltra.

L'activité du portefeuille historique poursuit sa croissance :

— **Electra** continue son fort développement avec plus de 1 200 sites sécurisés et plus de 140 stations en exploitation à fin décembre 2023. La société poursuit son internationalisation (Italie, Espagne, Suisse, Autriche, Belgique). En collaboration avec RATP Solutions Ville, Electra a déployé la première borne de recharge ultra rapide en extérieur à Paris (18e), sur du foncier RATP Habitat;
— Le parc de vélotafs fournis par **Zenride** représente plus de 5 000 vélos en France;
— **Mobizen/Communauto** a lancé une expérimentation avec RATP Habitat afin de faire bénéficier les locataires d'une solution de mobilité vertueuse adaptée à leur pouvoir d'achat; l'entrée au capital de Macif Innovation fait passer le pourcentage de détention du groupe RATP de 20 % à 11 %;
— **Zenpark** est le premier opérateur de parkings partagés en France et en Europe avec 1 225 places gérées (hausse de 7 % des parkings par rapport à 2022);
— **Vianova** a signé un contrat majeur avec la métropole de Lyon pour accompagner la collectivité dans la politique de sécurité routière, qui constituera un axe majeur de développement en 2024;
— **BlaBlaCar** continue sa diversification et son internationalisation.

Télécommunications

RATP Connect a engagé les travaux sur la ligne 14 Sud avec un objectif de commercialisation de la fibre prévue à l'ouverture des JOP, et a finalisé durant l'année l'amélioration de la couverture du réseau RATP en 3G/4G.

Logistique

Portée par **RATP Capital Innovation**, l'offre de logistique urbaine permet l'utilisation de sites industriels du Groupe notamment durant le temps de sortie des autobus aux acteurs du dernier kilomètre. En 2023, l'entité opère cinq sites industriels avec les opérateurs Amazon et Ecolotrans. Le contrat avec le client Chronopost s'est terminé en juillet 2023.

1.3 – Activités des « Autres Services »

L'année 2023 est marquée pour **RATP Smart Systems** par :

— la poursuite de travaux préparatoires au lancement d'une offre de **MaaS (*mobility as a service*) B2B** avec la gestion du forfait mobilités durables pour les entreprises;
— la croissance de l'audience de l'appli **Bonjour RATP** avec 375 millions de visites;
— les études et projets pour poursuivre la modernisation de la **billettique** au service du groupe RATP et sortir du magnétique;
— le démarrage des contrats de système d'aide à l'exploitation (SAE) de Bayonne, Clermont-Ferrand et du tramway T10 (Île-de-France) et la poursuite de l'exécution du contrat de Nantes, qui a pris du retard.

RATP Maintenance Services continue son développement avec le premier gain en partenariat avec le constructeur AKE pour la ville de Saint-Cloud avec la pose d'un escalier mécanique neuf et la signature du contrat avec RATP Dev pour assurer la maintenance multitechnique de la nouvelle station aéroport d'Orly. L'entité conforte aussi sa position avec la reconduction du contrat avec Eau de Paris et le prolongement des trois contrats avec le groupe Aéroports de Paris à Orly.

RATP Travel Retail confirme la reprise de son activité, qui avait été fortement impactée par la crise sanitaire, avec la signature de 80 contrats en 2023 et 110 avenants. La filiale est engagée dans l'appel d'offres sur la gestion des commerces du Grand Paris Express.

1.4 – Activités « Ingénierie »

Systra enregistre une hausse d'activité de 19 % en 2023 et dépasse le milliard de chiffre d'affaires. Cette croissance est portée par le contrat de construction de la ligne à grand vitesse entre Londres et Manchester (High Speed 2), par de nouveaux contrats en Arabie saoudite, en Italie et en France, et par l'acquisition de trois nouvelles sociétés :

— **Bamser** en mars : société australienne de conseil en infrastructures qui fournit des services multidisciplinaires aux secteurs des transports, des services publics, de l'exploitation minière et de l'énergie;
— **Subterra** en avril : société espagnole spécialisée en ingénierie de tunnels. Cette acquisition permet de renforcer l'expertise mondiale de Systra dans le domaine de la conception et de structures souterraines, et d'accroître la présence en Espagne et en Amérique latine;
— les activités d'ingénierie suédoise, danoise et norvégienne d'**Atkins**, Groupe SNC-Lavalin, spécialisées dans la conception d'infrastructures, le conseil en gestion de projets et les services de vérification ferroviaire, qui viennent soutenir les activités existantes.

Systra vient également de compléter son positionnement en Australie dans les activités de signalisation et de télécommunication ferroviaires avec l'acquisition fin décembre de Rail Systems Australia.

L'activité commerciale a également été très dynamique sur l'année avec un montant total de prises de commandes de 1,3 milliard d'euros.

2. LES RÉSULTATS CONSOLIDÉS DE 2023

2.1 – Chiffre d'affaires consolidé

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2023	Variations
Transport	**4 847**	**5 207**	**360**
RATP Transport	3 310	3 522	212
Filiales	1 537	1 685	148
Gestion d'infrastructures	**1 030**	**1 093**	**63**
Sûreté	**142**	**151**	**9**
Ville	**33**	**38**	**5**
Services	**23**	**23**	**(0)**
Ingénierie (groupe Systra*)			
Groupe RATP	**6 076**	**6 512**	**436**
Contribution des filiales	1 593	1 746	157
Contribution des filiales en %	26%	27%	

* Mise en équivalence

Le chiffre d'affaires du Groupe progresse de +436 millions d'euros vs 2022 (soit +7 %), dont +283 millions d'euros au titre de l'Epic et +153 millions d'euros au titre des filiales.

Le chiffre d'affaires des filiales continue sa progression (+9,6 %) et atteint 26,8 % du chiffre d'affaires Groupe contre 26,2 % en 2022.

a) Le chiffre d'affaires de l'activité Transport progresse de +360 millions d'euros, dont +212 millions d'euros pour l'Epic et +148 millions d'euros pour les filiales.

En 2023, la hausse du chiffre d'affaires de l'Epic est principalement due à l'amélioration de la couverture de service sur le réseau de surface (~+53 millions d'euros), à l'indexation contractuelle des rémunérations Île-de-France Mobilités (+234 millions d'euros) et à la compensation des surcoûts liés aux émeutes urbaines de juin (+8 millions d'euros). Ces effets sont pour partie compensés par l'impact du transfert de l'activité du GIE Comutitres à Île-de-France Mobilités pour –19 millions d'euros et des grèves de mars 2023 sur la réforme des retraites (–9 millions d'euros de pertes de recettes compensées à Île-de-France Mobilités).

La croissance des filiales est portée par des gains commerciaux significatifs pour +119 millions d'euros, reflet d'une politique commerciale dynamique en France et à l'international, et par la croissance organique des contrats en portefeuille, tirée par l'indexation mais aussi par la mise en service commerciale de la ligne 2 du métro de Riyad, l'effet en année pleine du contrat du LRT en Égypte et la reprise du *sightseeing* à Paris et à Londres. Elle est pénalisée par un effet de conversion défavorable pour –48 millions d'euros, liée notamment à la dépréciation des monnaies égyptienne et sud-africaine.

b) Le chiffre d'affaires du gestionnaire d'infrastructure progresse de +63 millions d'euros, tiré par l'indexation sur l'inflation de la rémunération d'exploitation versée par Île-de-France Mobilités (+22 millions d'euros) et d'une série d'autres éléments favorables pour +35 millions d'euros (régularisation de la contribution R12 – refacturation d'impôts et taxes, augmentation de la R2 liée à la croissance de la base d'actifs, hausse des recettes annexes), mais également du fait de la montée en puissance des activités du gestionnaire d'infrastructures du Grand Paris Express (+15 millions d'euros).

c) Le chiffre d'affaires de l'activité Sûreté progresse de +9 millions d'euros au global sur l'année, en raison de l'indexation contractuelle et d'une régularisation favorable de l'exercice 2022. Depuis la mi-2023, les facturations à Île-de-France Mobilités, auparavant réalisées sur la base du forfait contractuel, sont réalisées sur la base du tarif régulé par l'ART pour les prestations réalisées.

d) Le chiffre d'affaires de l'activité Services urbains est en légère hausse, à 38 millions d'euros (+5 millions d'euros).

e) Le chiffre d'affaires de l'activité Autres services est resté stable à 23 millions d'euros.

f) Le chiffre d'affaires de l'activité Ingénierie n'est pas consolidé, la participation du groupe RATP dans Systra étant mise en équivalence.

2.2 – Résultat opérationnel (EBIT)

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2023	Variations
Transport	**(66)**	**(171)**	**(105)**
RATP Transport	(55)	(149)	(94)
Filiales	(11)	(22)	(11)
Gestion d'infrastructures	**259**	**283**	**23**
Sûreté	**1**	**(2)**	**(3)**
Ville	**5**	**5**	
Services	**(12)**	**(15)**	**(3)**
Ingénierie (groupe Systra*)	6	6	
Groupe RATP	**193**	**107**	**(87)**
Contribution des filiales	(12)	(26)	(13)
Contribution des filiales en %	–6%	–24%	

* Mise en équivalence

Le résultat opérationnel baisse de –87 millions d'euros vs 2022 pro forma, dont –73 millions d'euros pour l'Epic RATP et –13 millions d'euros pour l'EBIT des filiales.

a) Le résultat opérationnel de l'activité Transport évolue de –105 millions d'euros, dont –94 millions d'euros pour l'Epic et –11 millions d'euros pour les filiales.

Pour l'Epic RATP, l'EBIT de l'activité Transport se dégrade de –94 millions d'euros, du fait de l'insuffisance de couverture par les indexations contractuelles de la hausse des prix (–136 millions d'euros), principalement sur l'électricité, du surcoût ponctuel sur 2023 associé à l'entrée en vigueur de l'accord sur les conditions de travail des machinistes receveurs (–36 millions d'euros), des répercussions de la grève contre la réforme des retraites (–6 millions d'euros), en partie compensés par l'aide exceptionnelle Covid de +50 millions d'euros versée par l'État et le contre-effet du provisionnement du litige Urssaf en 2022 (+42 millions d'euros).

L'EBIT Transport des filiales se détériore de –11 millions d'euros, principalement du fait des difficultés rencontrées par RATP Cap Île-de-France dans le cadre de la reprise du contrat d'exploitation du réseau de Saclay : vétusté de la flotte, des équipements et des installations repris, pénalisant la qualité de service et les validations, offre produite supérieure à l'offre contractuelle. La performance opérationnelle de RATP Dev est en nette progression sur 2023, bien que masquée par des écritures techniques IFRS et par un effet de conversion défavorable.

b) L'EBIT du gestionnaire d'infrastructure s'améliore de +23 millions d'euros, sous l'effet de moindres dépenses qu'initialement prévu en 2023 sur la préparation de la reprise en gestion technique du réseau du Grand Paris Express, résultant de décalages dans le temps. Ces écarts devront être partagés avec Île-de-France Mobilités fin 2024, en fonction de l'avancement des travaux.

c) L'EBIT de l'activité Sûreté se dégrade de –3 millions d'euros, principalement du fait de la perte de chiffre d'affaires liée au passage au tarif régulé à mi-année.

d) L'EBIT de l'activité Services urbains est stable.

e) L'EBIT de l'activité Autres Services se dégrade de –3 millions d'euros.

f) L'EBIT de l'activité Ingénierie est en légère hausse de +0,4 million d'euros, avec une bonne performance opérationnelle de Systra, en partie compensée par la hausse des taux d'intérêt et par les effets de change (dévaluation des livres égyptienne et sterling).

2.3 – Résultat net consolidé part du Groupe

Le résultat net consolidé part du Groupe s'établit à –109 millions d'euros à fin 2023, contre –26 millions d'euros en 2022, soit une baisse de –83 millions d'euros, principalement liée à la dégradation du résultat opérationnel.

2.4 – Capitaux propres consolidés

Le montant total des capitaux propres consolidés passe de 5 395 millions d'euros à 5 091 millions d'euros, soit une diminution de – 303 millions d'euros, qui recouvre :
— une baisse de – 161 millions d'euros pour l'Epic;
— une baisse de – 142 millions d'euros pour les filiales.

Les capitaux propres de l'Epic enregistrent principalement :
— les écarts actuariels sur les avantages au personnel postérieurs à l'emploi;
— la variation de valeur des instruments financiers enregistrés en capitaux propres;
— le résultat annuel;
— la neutralisation des dividendes reçus.

Les capitaux propres des filiales enregistrent principalement :
— le résultat annuel;
— les impacts de conversion des entités hors zone euro.

2.5 – Les investissements

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 2 546 millions d'euros (y compris 359 millions d'euros d'investissements réalisés pour le compte de la Société du Grand Paris dans le cadre du prolongement de la L14 au sud).

Sur les 1 996 millions d'euros d'investissements réalisés en Île-de-France par l'Epic sur le périmètre du plan quadriennal d'investissements (PQI) 2021-2024 contractualisé avec Île-de-France Mobilités, 70 % de l'enveloppe sont consacrés aux programmes d'entretien et de modernisation du réseau et des matériels roulants. Le solde a été consacré à l'accroissement de la capacité de transport (prolongements de lignes de métro et de tramway) et à la modernisation des espaces et de l'information voyageurs.

En matière de modernisation du réseau et d'entretien des infrastructures (1 402 millions d'euros), l'effort d'investissement est porté par :
— la modernisation du réseau métro avec les programmes MP14 et MF19, l'automatisation de la ligne 4 (finalisée en décembre 2023), le remplacement de la quasi-totalité des MP59 sur la ligne 11 et la modernisation de la ligne 6 avec l'arrivée des rames MP89;
— un investissement de 164 millions d'euros sur le réseau RER pour rénover les rames MI84, poursuivre le projet d'acquisition des futurs MI20 pour le RER B, et renouveler le pont de Chartres;
— des dépenses pour l'adaptation des centres bus à la transition énergétique et achats de bus électriques et au biogaz pour 298 millions d'euros.

En matière de prolongement des lignes de métro et de tramway (458 millions d'euros), les principaux projets sont les suivants :
— 342 millions d'euros d'investissements pour les projets de développement des infrastructures prévus au contrat de plan État-Région, avec notamment le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, de la ligne 14 vers Saint-Denis Pleyel et Orly, et la finalisation des travaux de prolongement de la ligne 4 à Bagneux et de la ligne 12 vers Mairie d'Aubervilliers;
— 35 millions d'euros d'investissements pour l'adaptation des ateliers ferrés aux nouveaux matériels roulants (AMP Sucy et Rueil, AMT Massy) et des correspondances (pôle de Val-de Fontenay, L15 Sud);
— 81 millions d'euros d'investissements pour le prolongement du tramway T1 à Asnières - Quatre Routes et du T3B de Porte d'Asnières à Porte Dauphine.

En matière de modernisation des espaces et de l'information voyageurs (152 millions d'euros), les investissements sont portés notamment par une forte dynamique des projets de modernisation des espaces voyageurs sur le réseau métro pour 63 millions d'euros : rénovation de stations, amélioration de la sécurité, création d'accès supplémentaires, projet Symphonie (amélioration de la qualité de service dans les espaces). Sur le réseau RER, ces investissements représentent 31 millions d'euros et sont portés par les nouveaux écrans d'affichage du RER A et RER B, la rénovation des gares Auber, Croix de Berny, Nanterre Préfecture, Gare de Lyon, Nation, Saint-Michel et Charles de Gaulle - Étoile.

2.6 – L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre 2022 et 2023 se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2023	Variations
Transport	**2 349**	**2 402**	**54**
RATP Transport	1 919	1 959	41
Filiales	430	443	13
Gestion d'infrastructure	**3 269**	**3 235**	**(35)**
Sûreté	**(68)**	**(57)**	**11**
Ville	**(8)**	**(19)**	**(12)**
Services	**(6)**	**(8)**	**(2)**
Ingénierie (groupe Systra*)			
Groupe RATP	**5 536**	**5 552**	**17**
Contribution des filiales	389	388	(1)
Contribution des filiales en %	7,0 %	7,0 %	

* Mise en équivalence

L'endettement net consolidé est quasi stable, avec une hausse limitée de +17 millions d'euros entre le 31 décembre 2023 et le 31 décembre 2022, malgré un niveau élevé d'investissements nets de subventions à 980 millions d'euros (contre 1 026 millions d'euros en 2022).

La capacité d'autofinancement hors IFRS 16 du Groupe s'établit à 774 millions d'euros, en repli de –158 millions d'euros par rapport à 2022, et permet d'autofinancer 80 % des investissements nets de subventions.

L'amélioration nette du BFR d'exploitation (–117 millions d'euros), notamment pour les filiales du fait d'importants encaissements de créances en Arabie saoudite et en Italie, et du BFR d'investissement (–22 millions d'euros), permise par une bonne gestion des appels de fonds sur les projets subventionnés, ainsi que –46 millions de cessions d'actifs permettent néanmoins de stabiliser la dette nette.

Pour mémoire, la dette de Systra n'est pas consolidée.

S'agissant du **financement**, pour financer son activité courante, ses investissements et ses remboursements d'emprunt, la RATP mobilise l'essentiel de son financement sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré. La RATP dispose de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :
— programme *Euro Medium Term Note* (EMTN) d'un montant maximum de 7 milliards d'euros;
— programme de NEU CP d'un montant maximum de 3 milliards d'euros.

Les notes attribuées par Moody's et FitchRatings reflètent la qualité du crédit de la RATP et donnent de la visibilité aux marchés financiers. Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 12 février 2024 :
— FitchRatings : AA-, F1+ avec perspective stable;
— Moody's : Aa2, P1 avec perspective stable.

La RATP poursuit une stratégie de financement ayant pour objectif de diversifier sa base d'investisseurs et d'internationaliser le placement de ses obligations.

Au mois d'avril 2023, la RATP a émis un emprunt benchmark de 500 millions d'euros à dix ans au taux de 3,348 %, soit un *spread* de 48 pbs au-dessus de l'OAT de référence. La RATP avait mis en place un programme de couverture de taux sur une partie de son besoin de financement 2023. Après intégration de la soulte reçue au débouclage de ces opérations de couverture, le taux de l'emprunt ressort à 2,17 %.

2.7 – Actions en matière de recherche et développement non immobilisées

Le montant consacré à ces actions s'élève à 2,8 millions d'euros pour l'année 2023.

3. LES COMPTES SOCIAUX DE L'EPIC RATP

L'année 2023 est la troisième année du contrat Île-de-France Mobilités-RATP 2021-2024.

La reprise du trafic en 2023 (+4,3 % vs 2022) s'accompagne d'une croissance dynamique du chiffre d'affaires, tirée par :
— l'augmentation de l'offre de transport sur le réseau ferré et l'amélioration de la production de l'offre sur le réseau Bus,
— l'indexation sur l'inflation des rémunérations versées par Île-de-France Mobilités (revue en hausse grâce à la signature en décembre 2023 d'un avenant avec Île-de-France Mobilités déplafonnant l'indexation de la R11 sur l'indice Insee des salaires du secteur Transports et entreposage),
— et le versement par l'État d'une aide exceptionnelle de 50 millions d'euros au titre des dommages subis par la RATP du fait de la crise sanitaire de mars à juin 2020.

Les résultats de l'Epic ont été affectés en 2023 par la persistance d'un niveau élevé d'inflation. L'EBIT et le résultat net s'inscrivent en baisse respectivement de –124 millions d'euros et –76 millions d'euros par rapport à 2022, essentiellement du fait de l'insuffisance de couverture des effets de l'inflation, en particulier des prix de l'électricité, par le mécanisme d'indexation (impact net sur l'EBIT de –136 millions d'euros), mais aussi du surcoût ponctuel sur 2023 de la conclusion de l'accord réformant le temps de travail des machinistes receveurs. Ces éléments défavorables ont été pour partie compensés par les effets positifs de l'amélioration de la production (baisse des pénalités, amélioration du bonus sur le Bus), l'intensification des efforts de productivité, tant sur les fonctions support que sur les métiers opérationnels, et l'aide Covid.

La productivité nette réalisée par la RATP conformément à ses objectifs contractuels, tout en poursuivant ses chantiers de transformation, atteint *in fine* –0,6 %, représentant une réduction de –24 millions d'euros des charges d'exploitation, mais tient compte des mesures octroyées dans le cadre de l'accord sur le temps de travail des machinistes receveurs qui produira pleinement ses effets en 2024.

Malgré une baisse de –10 millions d'euros du résultat financier par rapport à 2022, le résultat net se dégrade dans de moindres proportions que l'EBIT, du fait des effets de variation vs 2022 dont le retournement de la provision de +42 millions d'euros passée en 2022 sur un contentieux avec l'Urssaf, la hausse des cessions immobilières pour +8 millions d'euros, et des pénalités fournisseurs reçues sur des retards de livraison de matériel roulant pour +10 millions d'euros.

Les investissements 2023 (hors titres de participation) s'élèvent à 2 012 millions d'euros (dont 1 996 millions d'euros au titre du PQI), contre 1 890 millions d'euros en 2022, soit une hausse de 6,4 %.

En intégrant les investissements réalisés pour le compte de la Société du Grand Paris sur le prolongement de la ligne 14 vers Orly, les investissements de l'Epic ont atteint en 2023 un niveau record, à 2 371 millions d'euros, en hausse de 8 % par rapport à 2022.

L'endettement net atteint 5 192 millions d'euros. La dette est quasi stable, en hausse de +19 millions d'euros par rapport à fin décembre 2022 (5 173 millions d'euros).

4. LES PERSPECTIVES

Le groupe RATP devra relever des défis majeurs en 2024 :
— réussir le grand rendez-vous des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, qui implique une mobilisation exceptionnelle de l'entreprise RATP et de ses filiales (RATP Cap Île-de-France, RATP Smart Systems) pour délivrer le plan de transport renforcé et assurer en toute sécurité et fluidité l'accueil et le transport des spectateurs vers les sites olympiques;
— poursuivre le redressement de la production de l'offre de transport et la qualité de service sur ses réseaux en Île-de-France;
— mettre en service plusieurs extensions majeures du réseau parisien : prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier en avril (6 stations et 14 km supplémentaires), de la ligne 14 à Orly et Saint-Denis Pleyel en juin 2024 (5 stations et 34 km supplémentaires), du tramway T3b à Porte Dauphine en avril (7 stations et 3,2 km supplémentaires);
— préparer et réussir la transition de son activité Bus vers la concurrence.

Pour répondre à ces enjeux, la RATP redoublera d'efforts pour attirer, motiver et fidéliser ses salariés. Après une année 2023 record, le groupe RATP va recruter en 2024 plus de 5 300 personnes en Île-de-France dont 3 700 en CDI. 1 350 conducteurs de bus, 120 conducteurs de métro, 900 agents des gares et stations, 350 opérateurs de maintenance et 120 agents de sûreté seront recrutés.

L'amélioration du quotidien des voyageurs franciliens passera aussi par la poursuite des investissements massifs de développement, de modernisation et de maintenance des réseaux, avec la mise en service des prolongements des lignes 11 et 14, la poursuite des programmes de renouvellement accéléré des matériels roulants et des systèmes d'exploitation du métro et du RER, de la transition énergétique Bus2025, et des efforts de rénovation des espaces et d'amélioration de l'information voyageur. 2,7 milliards d'euros d'investissements doivent être réalisés en Île-de-France sur le réseau RATP en 2024, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités.

Les filiales seront mobilisées pour accompagner et réussir les montées en régime des nouveaux contrats (métro de Riyad, réseau Mistral de Toulon, préparations de l'exploitation du métro de Sydney et de la L15 Sud du Grand Paris Express, déploiement de la fibre optique sur le réseau du Grand Paris Express), et pour délivrer leurs contributions à la réussite des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, tant pour RATP Cap Île-de-France que pour RATP Smart Systems (digitalisation de la billettique, information des voyageurs).

L'année sera également marquée par une activité commerciale très intense, avec des appels d'offres majeurs pour RATP Dev (Caen, Bayonne, réseau Sytral de Lyon, ligne 18 du Grand Paris Express, deux lignes de métro à Singapour, renouvellement du contrat Gautrain en Afrique du Sud, nouveaux appels d'offres à Sydney et Melbourne - Suburban Rail Loop), RATP Cap Île-de-France (appels d'offres Bus Paris, tram-train, lignes Transilien) ou RATP Solutions Ville (plusieurs appels d'offres en concession, dont la transformation et la gestion du site du Val-de-Grâce).

5. AUTRES INFORMATIONS FINANCIÈRES

5.1 – Événements importants survenus depuis la clôture de l'exercice

Aucun événement important n'est survenu entre la date de clôture de l'exercice et la date d'établissement du présent rapport.

5.2 – Tableau des résultats consolidés depuis 2012

En millions d'euros	Année	Résultat net part du groupe
	2013	293,8
	2014	298,2
	2015	437,3
	2016	171
	2017	338,9
	2018	199,9
	2019	130,9
	2020	-134,1
	2021	206,6
	2022	-25,7
	2023	-109,2

Conformément à l'article 243 bis du Code général des impôts, il est rappelé que les résultats mis en distribution au titre des trois derniers exercices ont été les suivants :
— 2023 : 0 euro
— 2022 : 0 euro
— 2021 : 0 euro
— 2020 : 0 euro

5.3 – État des échéances des dettes fournisseurs

Conformément à l'article L. 441-6-1 du Code de commerce, la décomposition par dates d'échéance du solde des dettes à l'égard des fournisseurs à la clôture de l'exercice est la suivante :

En milliers d'euros	Total	Non échu (à titre indicatif)	Échu < à 30 jours	Échu de 30 à 60 jours	Échu > 60 jours
Nombre de factures	44 173				
Dettes fournisseurs TTC	521 389	485 254	7 759	2 412	25 914
Total des achats TTC	4 851 314				
Dettes fournisseurs / total des achats en %	10,7 %	10 %	0,2 %	0 %	0,5 %

5.4 – État des échéances des créances clients

Conformément à l'article L. 441-6-1 du Code de commerce, la décomposition par dates d'échéances du solde des créances à l'égard des clients à la clôture de l'exercice est la suivante :

En milliers d'euros	Total	Non échu	Échu < à 30 jours	Échu de 30 à 60 jours	Échu > 60 jours
Nombre de factures	7 397				
Créances clients TTC	143 543	81 677	8 995	26 850	26 020
Chiffre d'affaires TTC	5 821 644				
Créances clients / Chiffre d'affaires en %	2 %	1 %	0 %	0 %	0 %

Contrôle interne et gestion des risques

1. LE CADRE DE RÉFÉRENCE GLOBAL

Pour sécuriser l'atteinte de ses objectifs stratégiques, opérationnels et financiers, le groupe RATP s'attache à identifier au mieux les risques auxquels il est exposé, afin de les prévenir et d'en réduire les effets. L'approche retenue s'adosse aux standards de place issus du référentiel international COSO[1].

Conformément aux exigences de ce référentiel, le groupe RATP organise son dispositif de maîtrise des activités de façon à éclairer sa gouvernance sur quatre domaines :
— la réalisation des objectifs liés à la trajectoire stratégique;
— l'efficacité et l'efficience des opérations;
— le reporting interne et externe, financier et extra-financier;
— la conformité aux lois et règlements.

Le dispositif s'étend à l'ensemble des composantes listées au référentiel : l'environnement de contrôle, l'évaluation des risques, les activités de contrôle, l'information et la communication ainsi que le pilotage.

1.1 – Les trois lignes de maîtrise

Dans cet esprit, la démarche du groupe RATP s'appuie sur le principe des trois lignes de maîtrise tel que défini par le COSO 2013 et explicité par l'Institut français de l'audit et du contrôle interne (Ifaci) et l'Association pour le management des risques et des assurances de l'entreprise (Amrae).

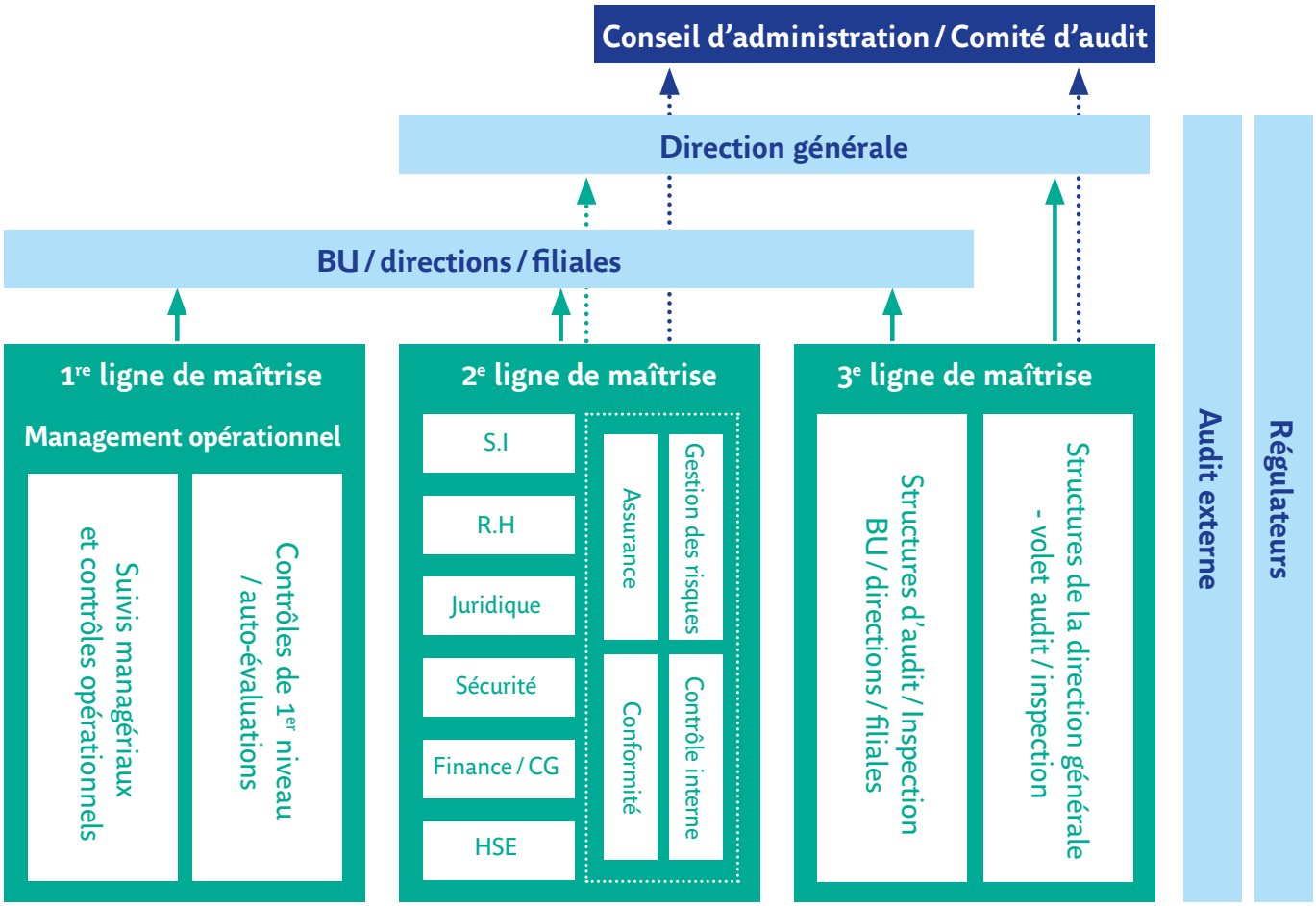
Dans le cadre de la gouvernance de l'organisation, chacune des trois lignes de maîtrise exerce un rôle distinct et complémentaire :
— la première ligne de maîtrise est assurée par le management opérationnel qui endosse et gère les risques avec la mise en œuvre de stratégies adaptées de réduction des risques et de contrôle;
— la deuxième ligne de maîtrise recouvre les différentes fonctions d'expertise qui supervisent les activités, en particulier les fonctions chargées de la gestion des risques, du contrôle interne, de la conformité et des assurances;
— la troisième ligne de maîtrise est celle de l'audit interne qui fournit aux organes de gouvernance, de manière indépendante, une assurance raisonnable sur l'efficacité de la gestion des risques et du contrôle interne.

1.2 – L'environnement de contrôle

Dans un contexte de transformation, le groupe RATP porte une attention particulière à la lisibilité des normes et des procédures qui constituent le socle de la mise en œuvre du contrôle interne dans toute organisation.

À ce titre, un programme de modernisation des principes de gouvernance a été lancé dès 2018 sous le pilotage de la délégation générale à l'audit, risques et contrôle interne pour aligner les documents de référence de l'entreprise avec les orientations stratégiques du Groupe mais également pour accompagner l'ouverture

1. COSO : *Committee of Sponsoring Organization of Treadway Commission* (commission à but non lucratif qui a vocation à élaborer des référentiels et des lignes directrices de premier plan concernant le contrôle interne, la gestion des risques et la lutte contre la fraude).



à la concurrence, l'internationalisation croissante de ses activités et le renforcement des exigences règlementaires en matière de gestion des risques.

L'objectif est de renforcer la transversalité en définissant pour les différentes finalités de l'organisation les exigences du Groupe pilotées par des *process owners* désignés par la présidence. Un cadre de référence « organisation et pilotage » a été ainsi défini dans une logique de maîtrise d'activité et d'attribution claire des rôles et responsabilités entre différents acteurs de l'entreprise :

— les *process owners* en charge de la définition des règles de gouvernance, la supervision transversale des objectifs et du portefeuille de risques de leur périmètre, le déploiement des référentiels de contrôle interne et la supervision des plans d'action post-audit;
— les responsables des directions de l'Epic et des filiales en charge de l'exécution des opérations et de la maîtrise des risques liés à leurs activités et dont l'action s'inscrit dans le respect des règles transversales établies au sein du Groupe;
— les fonctions dédiées à la gestion des risques en charge de soutenir le déploiement des règles de gouvernance, d'accompagner le déploiement de la méthodologie d'évaluation des risques et de contrôle interne, et de superviser l'avancement des plans d'action post-audit.

Un *book* de gouvernance a été adopté et largement diffusé au sein de l'entreprise avec des adaptations permanentes depuis 2020.

Cette démarche s'accompagne d'une désignation des pouvoirs et responsabilités qui est conçue comme une étape clé pour mettre en œuvre les processus de fonctionnement établis au sein du groupe RATP. Ainsi, le dispositif de délégations se développe autour des différents instruments juridiques nécessaires, dans une logique de couverture des risques et de fluidité dans la prise de décision, pour les dirigeants et les managers.

Ces grands principes ont été repris dans le cadre de la nouvelle organisation « RATP 2023 » visant à structurer notamment les grandes politiques du siège.

2. L'ORGANISATION RETENUE

2.1 – Une organisation générale orientée sur la triangulation des fonctions *risk management*, contrôle interne et audit interne

2.1.1 Une logique intégrée des fonctions participant à l'évaluation des risques

Une organisation resserrée pour mieux répondre aux enjeux du Groupe

Le groupe RATP doit faire face aujourd'hui à de multiples enjeux : la mise en concurrence progressive des réseaux historiques exploités par l'Epic, une tension croissante sur les ressources avec notamment des phénomènes sociétaux d'évolution du rapport au travail qui affectent l'attractivité de ses métiers et créent des tensions

(absentéisme, turnover, difficultés de recrutement), le changement climatique, une internationalisation croissante de ses opérations, le renforcement des exigences réglementaires, la disponibilité plus rapide et exhaustive des données, ainsi que des attentes croissantes de ses clients. Ces tendances de fond impactent fortement l'action des dirigeants qui doivent disposer d'une vision rapide et globale sur l'exposition aux risques et leurs modalités de couverture.

Pour cela, le groupe RATP déploie une double approche :
— une gestion globale et priorisée des risques en développant une culture du risque et une mise sous contrôle raisonnée en fonction des enjeux. L'objectif est de développer une prise de risque maîtrisée dans les décisions managériales en visant la mise sous contrôle des risques majeurs affectant la stratégie;
— une approche intégrée des différentes fonctions contribuant à évaluer les risques par la mise en place de processus rationalisés et optimisés entre les différents acteurs. L'objectif est de mieux coordonner la couverture des risques en s'appuyant sur un cadre de référence partagé, des méthodes communes et des compétences métiers solides.

Rattachée à la présidence, la délégation générale à l'audit, risques et contrôle interne (DGARC) rapproche sous un même pilotage les risques, les assurances, le contrôle interne et l'audit interne dans toutes ses dimensions à la fois stratégique, réglementaire, sécuritaire ainsi qu'au bénéfice du développement et de la performance.

Une gouvernance qui s'appuie sur les instances managériales internes

Au sein du groupe RATP, la maîtrise d'activité repose sur une gouvernance spécifique avec des instances clairement identifiées qui supervisent la mise sous contrôle des risques. Cette gouvernance implique :
— les organes de surveillance de l'entreprise, en particulier le comité d'audit du conseil d'administration, qui doivent notamment s'assurer de la mise en œuvre des politiques et procédures internes et interroger régulièrement le dispositif de gestion et de mise sous contrôle des risques;
— trois sessions annuelles en Comex organisées en logique tournante :
  • une première session permet d'actualiser annuellement la cartographie *corporate* et d'établir concomitamment le plan de contrôle et d'audit interne. Ces grandes orientations arrêtées par le PDG permettent de mettre en mouvement la politique de gestion des risques dans l'entreprise,
  • deux sessions sont consacrées à la revue des risques et permettent à la présidence de s'assurer du bon avancement des actions de maitrise des risques et d'identifier les actions à accélérer;
— des revues périodiques sont organisées au sein des Codir, des directions de l'Epic et des filiales pour analyser les résultats et les zones de fragilité/risques ainsi que les modalités de mise sous contrôle.

Une filière qui fédère les trois métiers

La coordination des fonctions risques, audit et contrôle interne est essentielle pour faciliter la maîtrise d'activité par les directions opérationnelles et assurer une cohérence d'ensemble avec les besoins identifiés par la direction générale. Elle est structurée par une filière métier qui associe des représentants présents dans les directions de l'Epic et les filiales dont l'enjeu principal est de porter une approche transversale des standards, processus et méthodes et d'entretenir les compétences nécessaires au service de la maîtrise des risques et de l'amélioration de la performance.

2.1.2 La fonction *risk management*

Au sein de la DGARC, le pôle risques, contrôle interne et assurances (RCA) assure le pilotage et l'animation de la démarche globale d'entreprise permettant d'assurer la mise sous contrôle des risques telle qu'arrêtée par le Comex et validée par la présidence.

Le management des risques de l'entreprise repose sur trois processus :
— la cartographie des risques qui permet de formaliser le périmètre des risques et les évaluations afin d'établir la cartographie des risques considérés comme majeurs; les risques internes sont répartis suivant six catégories : stratégie, gouvernance, opérations, ressources humaines/sociales, financier/achats, sécurité/sûreté;
— la mise sous contrôle par l'identification des axes d'amélioration de la maîtrise des risques, à partir notamment de l'évaluation de l'efficacité des barrières de prévention et de protection existantes;
— le *reporting* sur le suivi des plans d'action en cours tels qu'ils ont été définis en réponse aux risques mais également des résultats de contrôle interne, d'audit et des incidents.

Cette méthode est appliquée à tous les niveaux de l'entreprise, Groupe, directions centrales de l'Epic, prestataires industriels et filiales. Elle permet une vision partagée des différentes entités du Groupe, et, à terme, de faire ressortir les bonnes pratiques à diffuser.

Par ailleurs, certains domaines de risque, qui nécessitent une approche spécifique, sujets transorganisationnels ou réglementaires, font l'objet de cartographies thématiques déployées par le pilote transversal du risque et avec le soutien méthodologique du pôle RCA.

Avec la maturité croissante de la démarche, l'entreprise a optimisé les processus de gestion de risques sur plusieurs domaines :
— une cotation objectivée de la maîtrise des risques à travers l'évaluation de 18 typologies de barrières internes;
— une priorisation des zones de fragilité à mettre sous contrôle;
— une rationalisation des plans d'action, en cohérence avec le plan stratégique d'entreprise et les recommandations issues des audits;
— un séquençage des exercices de cartographies afin d'assurer la complémentarité des analyses de risques entre le Groupe, les directions de l'Epic et les filiales.

La méthodologie d'évaluation des risques, entièrement revue en 2021 à la demande de la présidence, est désormais appropriée et mise en œuvre dans l'organisation avec des approches cohérentes entre les différents niveaux de responsabilité. Cette démarche d'acculturation est soutenue par des sessions régulières de formation des correspondants *risk management* et des pilotes transversaux de risque.

2.1.3 La fonction contrôle interne

Au sein du groupe RATP, le contrôle interne est conçu comme participant d'une démarche d'excellence et de performance globale en favorisant :
— un meilleur pilotage opérationnel par un partage des résultats entre les managers et leurs équipes, tout au long de la ligne managériale;
— la mise en place d'outils de contrôle permettant de fournir l'assurance raisonnable de la maîtrise des risques majeurs et l'atteinte des objectifs exprimés dans la stratégie d'entreprise.

Au niveau local, la maîtrise des activités de la RATP est sous la responsabilité directe du management qui exerce un contrôle de premier niveau, au plus près de l'activité opérationnelle. Ce contrôle de premier niveau permet d'apprécier de manière régu-

lière l'efficacité des processus de travail mis en œuvre. La démarche de contrôle interne est déployée sur les risques majeurs tant de l'Epic que des filiales, tant dans le domaine des opérations que des fonctions support.

La fonction de contrôle interne intervient pour faciliter l'élaboration et la réalisation des contrôles de premier niveau par le management opérationnel ainsi que pour organiser le *reporting* semestriel des résultats.

Le référentiel de contrôle interne de l'entreprise est mis à jour régulièrement pour adapter les contrôles aux préoccupations de l'entreprise, aux analyses de risques et aux fragilités identifiées lors des audits.

Ainsi en 2023, à la demande de la présidence, un important travail de rénovation du contrôle interne a été conduit sur les processus comptables et financiers, anti-corruption et passation & exécution de marché.

Par ailleurs, conformément aux standards de place, le programme d'auto-évaluation se structure progressivement sur les risques majeurs du Groupe. Cette démarche complémentaire aux dispositifs de contrôle de premier niveau vise à donner de la visibilité sur le niveau de maturité des organisations par rapport aux exigences de contrôle du Groupe.

2.1.4 La fonction audit

Le pôle audit interne général

Les activités d'audit sont portées par le pôle audit interne général (AIG) de la DGARC conjointement avec les équipes d'audit/inspection des directions de l'Epic et des filiales. L'intégration de ces activités au sein d'une filière audit risque contrôle (ARC) depuis 2020 participe de la stratégie du Groupe qui est d'agir prioritairement sur les risques identifiés comme majeurs.

Dans ce rapprochement des métiers, l'audit interne conserve son indépendance de troisième ligne :

— le pôle AIG est piloté par un responsable dédié sous la supervision du délégué général à l'audit, risques et contrôle interne du groupe RATP, qui rapporte directement au président-directeur général. Il intervient de manière transversale sur les risques majeurs de l'entreprise, notamment financiers et réglementaires, mais aussi de performance, d'organisation, ou de management;
— les structures d'audit/inspection des directions de l'Epic et des filiales sont rattachées au plus haut niveau de l'organisation dont elles dépendent afin de favoriser des interventions de manière indépendante de la ligne managériale. Elles interviennent principalement sur les processus et les unités de leur organisation.

Cette organisation permet de donner une vision d'ensemble aux dirigeants sur la façon dont l'entreprise maîtrise les enjeux les plus critiques, tout en capitalisant sur les moyens alloués à la filière. Après avis du comité d'audit du conseil d'administration, le plan d'audit est validé par le président-directeur général et le suivi de son exécution assuré en Comex; ils s'ancrent dans une dimension filière ARC, embarquant la contribution des différentes structures d'audit et d'inspection du Groupe.

Les activités d'audit s'articulent autour de trois grandes typologies:

— les missions d'assurance qu'elles soient associées à un cadre réglementaire ou normatif (Sapin2, RGPD…) ou à des pratiques internes;
— les missions d'évaluation de performance;
— les missions d'audit-conseil.

Les différentes entités d'audit et d'inspection du Groupe réalisent par ailleurs des missions en équipes composites, coordonnées par l'équipe centrale, afin de massifier les moyens disponibles pour établir, sur des temps resserrés, des états des lieux généraux sur la maîtrise de certains risques à tous les niveaux de l'entreprise.

La méthodologie ERM Groupe est systématiquement adoptée par l'audit interne général, aussi bien en préparation des missions, dans une optique d'approche des programmes de travail par risques, qu'en restitution des travaux, avec des évaluations de criticité et maîtrise qui peuvent directement contribuer aux travaux de cartographie des risques. Cette méthodologie plus intégrée est en cours de déploiement dans le Groupe.

Un plan d'action est systématiquement élaboré par les responsables audités, en réponse aux recommandations à l'issue de la mission. Le suivi de la mise en œuvre est primordial et est assuré par chaque entité d'audit jusqu'à la clôture définitive des actions. Indépendamment des missions d'audit qui peuvent faire l'objet d'une présentation spécifique en Comex, les plans d'action établis sur des audits à enjeux significatifs donnent lieu à des points d'avancement réguliers en Comex, dans le cadre des revues des risques et lors du bilan annuel des travaux.

Enfin, le délégué général à l'audit, risques et contrôle interne assure une fonction d'inspection générale[2], distincte de l'audit interne, destinée à éclairer le président-directeur général sur des thèmes sensibles ou des sujets mettant en cause les intérêts du Groupe.

Le pôle audit sécurité incendie (ASI)

Un organisme d'inspection de sécurité incendie (IGSI), constitué de personnels spécialisés en matière de protection contre les risques d'incendie et de panique, a été créé à la RATP en application de l'arrêté du 20 février 1983.

L'IGSI, indépendante de toute direction, service ou autre entité chargée des études, des travaux ou de la gestion des installations, est rattachée à la DGARC depuis le 1er janvier 2020. Au sein du pôle (ASI), l'IGSI est complétée par une entité retour d'expérience et audit de sécurité incendie (REX, audit) intervenant dans le périmètre du groupe RATP.

Les représentants de l'IGSI sont membres de droit de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA), pour les affaires les concernant. Ils rédigent pour chacune de celles-ci un avis formel.

À ce titre, ils participent aux travaux de cette commission, notamment lors de l'examen des projets de construction ou d'aménagement, et aux visites préalables à l'ouverture au public, tant des gares et stations que des systèmes de transport.

En 2023, l'IGSI a émis des avis sur :

— le respect des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public (ERP) :
  • sur chaque dossier de travaux impactant les espaces accessibles au public, tels que les permis de construire, les demandes d'autorisation de construire, d'aménager ou de modifier un établissement recevant du public du type « gare » (gares et stations exploitées par la RATP),
  • à l'issue des travaux, lors de la visite préalable à l'ouverture au public des établissements de type gare (GA),
  • sur la poursuite de l'exploitation, lors des visites de contrôle périodique des gares et des stations en activité;

2. IG 541, novembre 2011.

— le respect, dans les dossiers de sécurité des infrastructures de transports guidés, des exigences réglementaires de sécurité pour lutter contre les risques d'incendie et de panique.

Les actions majeures de l'IGSI en 2023 sont les suivantes :
— nombreux dossiers d'envergure (GA7 et GA8) : 5 stations PL14 sud, 6 stations PL11, projet restructuration PCUM Gare d'Austerlitz, projet intercommunication Eole SNCF /RATP La Défense et Porte Maillot, poursuite du projet Symphonie SSI et Symphonie SAE, projets multimodaux Gare de Lyon, etc.;
— visites GA9 : ouverture des passerelles de Gare de Lyon, travaux d'adaptation des stations existantes de la ligne 11, Symphonie SSI Ligne 04, Symphonie SAE, renouvellement d'escaliers mécaniques, etc.;
— traitement en priorité de dossiers à enjeux (PL11, PL14) et liés aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 (Porte d'Auteuil, Trocadéro…);
— CCDSA (commission consultative de sécurité et d'accessibilité) pour dossiers DS et DPS lignes 04, 10, 11, 12 et 14;
— 72 avis GA27.6 sur demandes d'animations de courte durée (campagnes publicitaires et institutionnelles, RdV de la ligne, 100 ans L10, Auber Rugby Park, Coupe du monde de rugby, animations JOP Ville de Paris…);
— 1 avis GA27.6 visite préalable à l'ouverture au public d'animation de courte durée;
— 225 avis GA27 demandes de nouveaux produits et d'implantation de gros mobiliers et d'aménagements dans les espaces accessibles au public (distributeurs de titres de transports ou alimentaires, consignes à colis, fontaines à eau, bornes virucides, bornes de validation, Point Connect, écrans Syspad, affichages publicitaires, œuvres artistiques, PPRI, afficheurs PANAM, grilles de canalisation, serre végétalisée, solution de guidage à destination des déficients visuels, manchons en braille…);
— 231 avis GN13 emprises de chantiers.

Les actions majeures de l'entité REX, audit en 2023 sont les suivantes :
— retours d'expérience sur les départs de feu au sein du groupe RATP et recherche des causes circonstanciées des incendies (RCCI);
— coordination avec les services de secours dans le cadre de nombreuses rencontres avec la BSPP (exercices, procédures, moyens d'intervention, visites);
— expertise et évaluation de la sécurité incendie pour RATP Dev sur le prolongement de la ligne 3A du métro du Caire et sur le Cairo Light Rail Transit (LRT), réseau express régional du Caire.

Quelques chiffres :
— 15 REX
— 60 accompagnements des services de secours (visites ou formations), dont les visites préalables des services instructeurs des ouvrages annexes et tunnels des prolongements de lignes 11 et 14
— 7 exercices : dont l'exercice majeur à Aimé Césaire (93) sur la ligne 12 le 25/11/2023 et l'exercice tunnel voie Perronet sur bus (La Défense)
— 3 sites expertisés en Toscane (Bus/TRM), 4 stations de la ligne 3 expertisées au Caire.

2.1.5 La fonction assurance

Le rapprochement des fonctions assurances et risques, depuis le 1er novembre 2016, a permis une prise en compte de toutes les mesures de mitigation des risques, y compris le transfert au marché de l'assurance pour les risques majeurs.

Depuis mi-2020, le pôle risques, contrôle interne et assurances (RCA) au sein de la DGARC assure la couverture des risques pour l'Epic et certaines entités du groupe RATP auprès de compagnies d'assurances. Le pôle RCA assure le pilotage et l'animation de la démarche globale en s'appuyant sur le périmètre des filiales sur les directions juridiques ou, pour le cas spécifique de RATP Dev, la direction des assurances rattachée à la direction financière.

Les polices d'assurances négociées et suivies par le pôle RCA avec les courtiers et assureurs protègent les actifs du Groupe face aux événements aléatoires susceptibles d'impacter ses comptes. La stratégie au niveau du groupe RATP est de couvrir les sinistres d'intensité et de faible fréquence.

Les polices d'assurance souscrites par la RATP couvrent un large portefeuille de risques avec en particulier :
— les dommages aux biens (y compris dommages ayant pour origine des événements d'origine climatique);
— la responsabilité civile générale du Groupe;
— la responsabilité civile automobile (loi Badinter);
— les risques de cybersécurité;
— les risques liés aux projets de construction.

Depuis deux ans, la RATP travaille à une meilleure complémentarité des couvertures assurantielles au sein du Groupe afin d'optimiser les coûts et les garanties souscrites à chaque niveau.

2.2 – Des organisations dédiées à la maîtrise de risques spécifiques

2.2.1 La délégation générale à l'éthique et à la conformité (DGEC)

Rattachée à la présidence, la délégation générale à l'éthique et à la conformité (DGEC) couvre un large périmètre :
— le respect de la neutralité religieuse et la défense de la laïcité;
— la lutte contre toutes les formes de discrimination, les situations de harcèlement moral, d'agissements sexistes et de harcèlement sexuel;
— le pilotage du management de la diversité et de l'inclusion;
— l'animation du programme « RATP au féminin »;
— le programme de conformité;
— un dispositif de médiation interne et de facilitation visant à prévenir, identifier et gérer les situations relationnelles difficiles pour favoriser des relations professionnelles plus sereines.

Les missions de la DGEC portent sur différents domaines :
— la promotion des valeurs éthiques du Groupe mais également de la diversité et de l'inclusion dans le cadre de programmes de prévention et de sensibilisation;
— l'accueil, l'écoute et le recueil de la parole des victimes présumées et/ou des témoins d'agissements sexistes et de violences sexuelles;
— la sensibilisation, le soutien et conseil aux encadrants dans la prévention et la lutte contre les discriminations;
— la réception et l'analyse des signalements et alertes;
— la sollicitation des investigations et des enquêtes nécessaires au bon traitement des alertes et/ou des signalements;
— la conformité;
— la prévention et le traitement des situations difficiles ou conflictuelles.

Les différents programmes portés par la DGEC sont présentés dans le cadre du comité éthique, RSE et conformité (Cersec) intégrant le challenge d'une personnalité qualifiée externe. En 2023, un Cersec a eu lieu en début d'année.

Au sein de la DGEC, la fonction conformité groupe RATP est incarnée par un pôle dédié sous l'autorité d'un responsable conformité.

Son rôle consiste à :
— définir les processus à respecter pour couvrir les risques, accompagner les opérationnels dans leur déploiement et alerter en cas de difficulté;
— s'assurer de la bonne mise en œuvre :
  • de contrôles obligatoires spécifiques, réalisés par les managers, sur la base d'un référentiel,
  • du programme de conformité arrêté par la présidence du Groupe qui mobilise différents acteurs dans l'entreprise comme la fonction éthique, les ressources humaines, les achats, la comptabilité d'entreprise.

Il est soutenu dans cette action par le pôle risques, contrôle interne et assurances de la délégation générale audit, risques et contrôle interne qui élabore le référentiel de contrôles destinés à être déployés par les directions et filiales responsables de la maîtrise du risque conformité. Par ailleurs, les audits réalisés par le pôle audit interne général de la délégation générale audit, risques et contrôle interne conduisent à des recommandations destinées à l'éclairer sur une meilleure maîtrise des risques à couvrir.

Le responsable conformité anime un réseau de correspondants conformité dans les directions et les filiales.

2.2.2 La délégation générale à la sécurité ferroviaire (DGSF)

Rattachée à la présidence, la délégation générale à la sécurité ferroviaire (DGSF) veille aux conditions de prise en charge de la sécurité ferroviaire dans toutes les composantes de l'entreprise. Sa mission s'inscrit dans le cadre de la politique, des structures et des orientations de management général de la sécurité ferroviaire, basées sur une approche systémique, et définies par le président-directeur général.

Le délégué général à la sécurité ferroviaire (DGSF) assure le pilotage de la mise en œuvre des règles de sécurité ferroviaire à la RATP. Ces règles portent sur les infrastructures, les installations techniques, les véhicules, les principes et les règles d'exploitation, de maintenance ou de contrôle. À ce titre, il détermine le cadre auquel doivent se conformer tous les responsables en charge de sécurité ferroviaire au sein de l'entreprise. Les directeurs des directions opérationnelles de l'Epic et des unités opérationnelles mettent en œuvre les directives générales de sécurité ferroviaire émanant de la DGSF, dans le cadre de leurs délégations de pouvoirs respectives.

Interlocutrice privilégiée des services de l'État en charge de la sécurité de l'exploitation, la DGSF assure un rôle d'interface avec notamment la DGITM, la DRIEAT/DSTG, le STRMTG et le BEA-TT.

Le programme annuel d'audits de sécurité ferroviaire est élaboré par la DGSF en tant que *process owner*, en concertation avec les entités concernées. Il est intégré dans le plan d'audit de la DGARC soumis à décision du président-directeur général après avis du Comex.

En cas de besoin, la DGSF peut faire appel à l'expertise disponible dans les différentes directions et business units (génie ferroviaire, inspections). Les enquêtes, les études et les rapports d'incident relatifs à la sécurité ferroviaire lui sont transmis.

Dans le cadre de ses diverses activités, la DGSF organise des expertises qui visent à éclairer l'entreprise sur le niveau de maîtrise des systèmes concourant à la sécurité ferroviaire. Par ailleurs, la DGSF dispose d'une capacité d'investigation auprès de toutes les structures en charge de la sécurité ferroviaire au sein du groupe. En 2023, une expertise a été réalisée dans une filiale et 266 événements de sécurité ferroviaire du Groupe ont été étudiés en comité directeur de sécurité ferroviaire.

La DGSF est compétente pour la RATP et ses filiales. Son pouvoir d'investigation s'applique à l'ensemble des entités du Groupe. De ce fait, elle peut être appelée à exercer sa mission dans le cadre d'un projet ou d'une concession de RATP Dev ou de RATP Cap Île-de-France.

2.2.3 La direction cybersécurité

En 2023, il a été décidé de renforcer la gouvernance et les ressources dédiées à la mise sous contrôle du risque cybersécurité. La direction cybersécurité est désormais rattachée directement au président-directeur général.

Ce repositionnement a permis de mieux affirmer les rôles et responsabilités de chacun :
— direction Groupe : agit selon les orientations du président-directeur général, établit la réglementation, les objectifs et supervise leur atteinte; pilote la gestion du risque transverse;
— directeurs des directions de l'Epic et des filiales : responsables de la mise sous contrôle des risques cyber dans leur périmètre, respectent les orientations Groupe en agissant pour le compte de l'entreprise;
— responsables cyber : nommés par le directeur de la structure et le directeur cyber, relaient au quotidien les actions cybersécurité sur leur périmètre.

Au sein de la direction cybersécurité Groupe, les missions sont réparties de la façon suivante :
— gouvernance cybersécurité :
  • identifier et cartographier les risques cybersécurité dans le Groupe,
  • définir et formaliser le référentiel de règles de sécurité et les méthodologies idoines,
  • sensibiliser les collaborateurs du Groupe aux risques cybersécurité et les former aux bonnes pratiques,
  • animer le réseau des responsables cyber,
  • réaliser le plan de contrôle cyber;
— cyberdéfense :
  • connaître l'état de la menace et l'état de l'art en matière de cybersécurité des systèmes d'information,
  • partager les recommandations pour renforcer la cybersécurité des systèmes d'information du Groupe,
  • accompagner les différentes entités du Groupe dans l'application des mesures de sécurité sur leurs systèmes d'information,
  • coordonner les capacités de détection et de réponse, présentes dans les différentes entités du Groupe, face aux cyberattaques.

Les instances de pilotage ont aussi évolué pour être plus adaptées aux rôles et responsabilités de chacun et répondre aux objectifs de ce nouveau modèle de pilotage. Le système de pilotage en place se fait à trois niveaux :
— niveau 1 : comités stratégiques;
— niveau 2 : comités opérationnels;
— niveau 3 : points non exhaustifs pouvant s'intégrer dans des instances existantes de niveau 2 ou d'autres instances de direction et/ou de structures.

La direction cybersécurité élabore par ailleurs, en tant que *process owner*, le programme annuel d'audits de cybersécurité en concertation avec les entités concernées et en lien avec la fonction d'audit interne du siège qui l'intègre dans le plan d'audit soumis à décision du président-directeur général après avis du Comex. Elle en supervise la mise en œuvre et assure le suivi des plans d'action post-audits.

Les audits réalisés peuvent être classés en cinq grandes natures : audits organisationnels, audits de conformité, audits de performance, audits techniques (tests d'intrusion, par exemple) et audits de prestataires/sous-traitants. Les audits techniques sont le plus souvent réalisés par des prestataires externes, éventuellement labellisés par un organisme institutionnel suivant le domaine. Les audits portant sur la gouvernance et le management des enjeux de cybersécurité sont réalisés par le pôle audit interne général de la DGARC.

3. LES FACTEURS DE RISQUES : IDENTIFICATION ET GESTION

3.1 – Les risques stratégiques

3.1.1 Robustesse du *business model*

L'ouverture à la concurrence du transport public en Île-de-France, conjuguée aux tensions croissantes sur les ressources des autorités organisatrices liées au contexte macroéconomique, aux mutations du marché du travail et à l'évolution des comportements de mobilité, impacte négativement le modèle économique du groupe RATP. La négociation du prochain contrat d'exploitation avec Île-de-France Mobilités pour la période 2025-2029, et l'élaboration d'un nouveau plan d'entreprise, qui sera finalisé à l'automne 2024, permettront d'élaborer des réponses à ces évolutions et de tracer les perspectives financières du groupe RATP à l'horizon 2030.

Évolution du marché des mobilités et du contexte macroéconomique

Les effets durables de la pandémie de Covid-19 sur les habitudes des Franciliens en matière de mobilité commencent à se stabiliser. La reprise de la fréquentation sur les réseaux ferrés RATP en Île-de-France s'établit en 2023 à environ 90 % de son niveau d'avant-crise. Cette baisse s'explique principalement par le développement important du télétravail, qui limite une partie des déplacements des Franciliens. Cette baisse masque néanmoins des disparités importantes selon les jours de la semaine : le trafic est supérieur à son niveau pré-crise le week-end mais baisse de manière significative le vendredi, jour de télétravail.
En outre, les conditions macroéconomiques se sont dégradées depuis 2022. Les années 2022 et 2023 ont été marquées par une forte accélération de l'inflation et des tensions sur les approvisionnements, et par une remontée des taux d'intérêt, qui limite la liquidité sur le marché et renchérit les emprunts.

Toutefois, le marché de l'emploi en France résiste bien avec un taux de chômage limité à 7,4 % au troisième trimestre 2023, selon l'Insee[3]. Dans ce contexte, les entreprises font face à des difficultés de recrutement et la RATP ne fait pas exception, en particulier sur des métiers de conduite ou de maintenance. Par ailleurs, l'épidémie de Covid-19 a profondément modifié le rapport au travail, en renforçant la quête de sens des salariés et le souhait d'un meilleur équilibre entre vie personnelle et professionnelle, ce qui se traduit par le maintien d'un niveau élevé d'absentéisme et rend plus prégnantes les problématiques de fidélisation (risques : absentéisme, démissions).

Ce contexte macroéconomique pénalise les entreprises et la RATP, qui subissent un effet de ciseaux entre (i) des dépenses en hausse, notamment sur la masse salariale et les coûts d'énergie et (ii) des recettes qui n'évoluent pas aussi rapidement sous l'effet d'une moindre efficacité des clauses d'indexation contractuelle dans un environnement fortement inflationniste et des contraintes budgétaires qui pèsent sur les collectivités territoriales et les AOM.

Alors que les transports publics décarbonés sont indispensables à la transition écologique des territoires et à la qualité de ville, leur modèle économique est fragilisé par ces évolutions récentes.

Description de l'impact de l'ouverture à la concurrence sur l'Epic et sur le Groupe

La loi ORTF de 2009 prévoit une mise en concurrence progressive des réseaux franciliens exploités par la RATP. La première échéance est le réseau des bus parisiens, prévue pour 2025, puis le réseau Tramway en 2030, et enfin les réseaux Métro et RER en 2040. Une loi précisant les conditions de la mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus historique a été adoptée par le Parlement le 27 décembre 2023; les attributions et mises en service des 13 lots définis par l'autorité organisatrice seront finalement étalées sur les années 2025-2026.

L'ouverture à la concurrence du réseau de bus de Paris et de sa petite couronne concerne 19 000 salariés de l'Epic RATP sur un total de 46 000. Les salariés qui concourent directement à l'activité bus en travaillant sur des postes opérationnels (machinistes receveurs, mainteneurs du matériel roulant) seront transférés aux opérateurs gagnants des lots concernés, que ce soit une filiale de RATP Cap Île-de-France ou d'un autre groupe.

L'impact sur les résultats du groupe RATP de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des réseaux de bus parisiens est encore incertain puisqu'il dépendra de l'issue des appels d'offres (degré d'intensité concurrentielle, nombre de lots remportés, etc.). Le groupe RATP répondra à tous les lots mis en concurrence avec pour objectif de maximiser sa part de marché, tout en assurant un service de qualité aux usagers et une exploitation économiquement rentable.

Dans ce contexte, le groupe RATP active tous les leviers à sa disposition pour adapter son modèle économique. Dans le cadre du plan à moyen terme, une réflexion est en cours pour identifier de nouveaux leviers de performance et gisements de productivité.

Gestion des risques

Concernant la préparation de l'ouverture à la concurrence, dès 2016, un programme dédié a été lancé, de manière transverse au Groupe, afin de préparer cette échéance et de structurer les travaux organisationnels, juridiques et financiers.

En 2023, une mission conduite par Jean-Paul Bailly et Jean Grosset a été lancée à la demande de la présidente d'Île-de-France Mobilités pour adapter et structurer les modalités de mise en œuvre opérationnelle et sociale de l'ouverture à la concurrence des réseaux de bus parisiens, en vue de garantir une transition ordonnée et fluide, préservant la qualité du service pour les usagers. Les travaux menés par cette mission ont permis de déboucher sur des recommandations consensuelles, qui ont été validées par Île-de-France Mobilités et traduites par le Parlement dans la loi du 27 décembre 2023 : échelonnement du processus d'appel d'offres et de mise en service des nouveaux lots jusqu'à la fin 2026, garantie de maintien sur leur site actuel pour les agents des centres bus (malgré le redécoupage des lots), simplification des conditions de transfert des entités mutualisées du réseau bus.

3. Source : Insee, Informations Rapides, 15 novembre 2023, n°285

Pour améliorer sa compétitivité dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du réseau bus, la RATP a lancé un certain nombre d'initiatives.

En 2018, un plan d'optimisation des fonctions support a été lancé dont l'objectif est de réduire de 120 millions d'euros le coût des fonctions support de la RATP sur sept ans (2017-2024), avec la suppression d'environ 1 000 postes et la réalisation d'au moins 30 millions d'euros d'économies sur les achats mutualisés. À fin 2023, 94 millions d'euros d'économies ont été réalisées sur les organisations avec la suppression de près de 800 postes et 40 millions d'euros sur les achats mutualisés. Les efforts se poursuivent en 2024.

La RATP a également lancé fin 2022 un plan de sobriété énergétique, en vue à la fois de réduire ses coûts et son empreinte carbone. Ce plan a permis de réaliser des économies significatives d'énergie dès 2023 selon une première estimation, 42 GWh d'économies d'énergie ont été générées, 5 050 tonnes de CO_2e évités et 8 millions d'euros de gains sont attendus (électricité et chauffage). Pour 2024, les objectifs sont fixés à 92 GWh d'économie d'énergie, 10 040 tonnes de CO_2e évités et 12 millions d'euros d'économies cumulées.

En outre, l'Epic RATP a engagé en 2020 une refonte de son modèle de pilotage de la performance visant à passer d'un pilotage budgétaire organisé par métier à un pilotage de comptes de résultat par business unit. L'année 2023 a permis de déployer le nouveau modèle de pilotage de la performance du Groupe avec la réalisation de la bascule de l'ensemble des SI de gestion sur la nouvelle organisation (RATP 2023) et le nouveau modèle de gestion au 1er janvier 2023, structurant l'entreprise en 8 entités de gestion : 4 business units, 3 prestataires industriels et le siège. Un nouvel outil de pilotage de la performance (EPM) est en cours de déploiement.

L'ensemble de ces transformations sont accompagnées par les *chief transformation officers* (CTO). Ils ont été nommés dans plusieurs directions de l'entreprise en vue de piloter les actions de transformation et de conduite du changement.

S'agissant de la stratégie de diversification du Groupe, elle est suivie à travers différents process et organisations afin de sécuriser une trajectoire de croissance rentable.

Ainsi, depuis 2018, des plans de stratégie et de performance sont construits et mis à jour annuellement par chacune des filiales, afin de définir et valider leurs stratégies et de prioriser l'allocation des ressources disponibles pour le développement du Groupe.

S'agissant de RATP Dev, la filiale a révisé sa stratégie de développement pour se recentrer sur un nombre limité de régions ou d'activités stratégiques (France, États-Unis, rail urbain et notamment métro automatique). À ce sujet, plusieurs succès commerciaux ont été enregistrés en 2023, comme le gain du contrat d'exploitation de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, du réseau de Durham aux États-Unis, et le renouvellement de plusieurs contrats en France (Lorient, La Roche-sur-Yon, Épernay).

De son côté, RATP Cap Île-de-France est entièrement mobilisée sur la réponse aux appels d'offre d'Île-de-France Mobilités sur le réseau historique de la RATP et sur les réseaux ferroviaires aujourd'hui exploités par SNCF Transilien.

S'agissant de RATP Smart Systems, l'un des enjeux clés du Groupe réside dans sa capacité à faire émerger un modèle économique équilibré pour son activité de MaaS (applications Bonjour RATP et Mappy).

Enfin, RATP Solutions Ville, filiale créée en 2021 pour développer l'activité de Groupe dans les services urbains en valorisant les actifs industriels et immobiliers du Groupe, a remporté des succès commerciaux importants, avec notamment en 2021 le gain par RATP Connect de la concession d'un réseau de fibre optique le long des 200 km de voies et dans les 68 gares du réseau du Grand Paris Express (500 millions d'euros sur 25 ans) et de la concession d'exploitation du réseau de froid de la Ville de Paris (Fraîcheur de Paris en partenariat avec Engie : 3,2 milliards d'euros sur vingt ans).

Afin de consolider la trajectoire financière du groupe RATP à l'horizon 2030, les prochaines étapes clés seront :

1) la négociation du prochain contrat pluriannuel 2025-2029 avec Île-de-France Mobilités;
2) l'issue des appels d'offres en cours pour l'exploitation des 13 délégations de service public (DSP) du réseau de bus Paris-Petite Couronne : le Groupe aura pour objectif de maximiser sa part de marché, tout en assurant une exploitation profitable et un service de qualité aux usagers;
3) la construction du plan d'entreprise et du plan stratégique et financier du Groupe à l'horizon 2029/2030, qui seront finalisés à l'automne 2024.

3.2 – Les risques liés à la sûreté/sécurité

3.2.1 Cybersécurité

Description

La sécurité des systèmes d'information fait l'objet d'une vigilance accrue en raison de l'augmentation des menaces de cybercriminalité, ainsi que de l'aggravation des tensions internationales et des menaces d'origine étatique. Les cyberattaques peuvent prendre de nombreuses formes et les attaquants ont des intentions diverses : motifs malveillants, sabotage ou vol d'informations. Les conséquences pour une entreprise peuvent être très importantes : dégradation des services, perte de données, coûts de réparation, atteinte à la réputation, etc.

Le groupe RATP, comme tous les grands opérateurs européens, est exposé à un risque de cybersécurité important. Il couvre non seulement son activité sociale et économique mais aussi ses systèmes industriels.

Le Groupe porte également une attention particulière à l'intensification des tensions géopolitiques sur les technologies et applique les recommandations de l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI) en matière de veille et de lutte contre les cybermenaces.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 constituent un facteur aggravant qui augmente l'exposition du groupe à ce risque compte tenu du niveau élevé d'attaques observé dans les villes hôtes lors des Jeux précédents.

Gestion des risques

L'entreprise est particulièrement attentive au risque de cybersécurité et déploie une stratégie de protection et de résilience sur l'ensemble du périmètre de ses activités, fondée sur l'évaluation des risques.

Cette évaluation porte sur l'ensemble des systèmes d'information et s'apprécie selon des critères de confidentialité, d'intégrité et de disponibilité. Elle se réalise dans le cadre d'une démarche d'homologation formalisée, applicable à tout nouveau projet, en particulier les plus critiques. Elle permet d'assurer un juste niveau de sécurité dès la conception du projet (*security by design*).

L'entreprise a mis en place les fondations de sa politique de cybersécurité dès 2003, en énonçant les principes et les règles de

protection des systèmes d'information. Une organisation a aussi été mise en place, animée par le responsable de la sécurité des systèmes d'information placé auprès des fonctions exécutives du Groupe. Au niveau opérationnel, des responsables et experts cybersécurité sont déployés dans chaque direction et filiale de la RATP.

Fin 2022, du fait des enjeux et de la transformation à venir de l'entreprise, 3 objectifs aux temporalités différentes ont été fixés :
— la sécurisation des événements incontournables tels que la Coupe du monde de rugby en 2023 et les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024;
— la préparation de l'entreprise aux nouvelles conditions d'exercice de son activité dans le cadre d'une ouverture à la concurrence à l'horizon 2025 et de l'évolution des menaces et de la réglementation;
— le développement d'une organisation cybersécurité durable pour obtenir qualité et confiance dans nos services aux usagers.

Ces objectifs sont déclinés par la mise en œuvre de dispositifs organisationnels et opérationnels :
— renforcement des équipes de cybersécurité au niveau Groupe, et dans les directions de l'Epic et les filiales;
— sensibilisation permanente et ciblée des collaborateurs à la cybersécurité;
— renforcement de la démarche d'homologation pour assurer l'intégration de la sécurité dans les projets dès la conception;
— implémentation d'un SMSI certifié ISO 27001 sur un périmètre de la direction des systèmes d'information (DSI);
— mise en place d'un *Computer emergency response team* (CERT) Groupe délivrant une capacité d'analyse et de soutien et garantissant la rapidité et la cohérence de nos actions en cas d'incident de sécurité;
— renforcement du socle technique :
  • segmentation et cloisonnement des flux en fonction de la criticité et du degré de confidentialité des données échangées dans le cadre du renouvellement du cœur de réseau de transmission,
  • déploiement d'un système de protection des données (chiffrement du disque dur) pour tous les postes de travail,
  • déploiement d'un système plus évolué de détection de logiciels malveillants sur les postes de travail et serveurs (EDR),
  • déploiement d'un système de protection de la navigation Internet distribué couvrant aussi bien les usages dans les locaux qu'en nomadisme.

Un dispositif robuste de contrôle permet de réaliser régulièrement des audits techniques et organisationnels (un audit organisationnel, 127 audits techniques et neuf audits qualité réalisés en 2023). Il est complété par un mécanisme spécifique de gestion de crise cyber, qui fait l'objet d'une démarche d'amélioration continue et d'un plan d'entraînement consistant (plusieurs exercices de simulation de crise annuels).

3.2.2 Attentat

Description

Acteur majeur de la vie économique francilienne et groupe français implanté à l'international, le groupe RATP ne peut que porter une attention particulière au risque attentat, notamment dans un contexte de menace accrue sur les intérêts français, tant sur le territoire national qu'à l'étranger.

Confrontée au terrorisme dans ses locaux, comme cela s'est produit en 1995 (Saint-Michel) et en 1996 (Port-Royal), la RATP s'efforce d'identifier et de prévenir, de manière continue, les différents scénarios selon lesquels des actes à caractère terroriste pourraient être commis et viser les vecteurs mobiles, bâtiments voyageurs, infrastructures et réseaux qu'exploite le groupe RATP.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 constituent un facteur aggravant qui augmente l'exposition du Groupe face à ce risque compte tenu de la portée mondiale de cet événement sportif, du volume élevé des personnes qui devraient y participer et y assister (près de 15 000 athlètes et plus de 13 millions de spectateurs) et de la forte fréquentation induite des réseaux de transport public de personnes durant cette période.

Gestion des risques

La RATP s'investit particulièrement dans le domaine de la prévention et du traitement du risque attentat.

Tout d'abord, elle met en œuvre, en lien avec les services étatiques compétents, l'ensemble des dispositions qui s'imposent à elles et notamment celles recommandées ou prescrites par les postures du plan Vigipirate. Ces dernières visent le double objectif suivant :
— développer une culture de la vigilance et de la sécurité dans l'ensemble du groupe RATP;
— assurer en permanence une protection adaptée pour les voyageurs, les agents RATP et les infrastructures face aux menaces d'actions terroristes.

À ce titre, l'élévation du niveau de vigilance Vigipirate activée en date du 13 octobre 2023 (Urgence attentat) s'est traduit au niveau de la RATP par un renforcement des mesures de surveillance et de protection, dont certaines vont être pérennisées (port du badge par les salariés et les prestataires).

L'investissement opérationnel de la RATP se traduit notamment par une présence soutenue des équipes de sûreté sur le terrain mais également par la pérennisation des équipages cynotechniques de détection d'explosifs et un maillage du réseau par celles-ci. Il s'illustre par ailleurs par l'organisation et/ou la participation régulière à des exercices afin de sensibiliser et former les équipes.

La RATP agit également en matière d'innovation, en s'impliquant fortement dans des projets de recherche, notamment en matière de détection et de prévention. Ces projets peuvent être menés par les équipes internes mais également à travers des partenariats, tant au plan national qu'européen.

3.2.3 Accident ferroviaire

Description

La sécurité ferroviaire est un sujet primordial et une préoccupation quotidienne pour le Groupe compte tenu des potentiels impacts humains et financiers d'un accident.
À ce titre, le risque d'accident ferroviaire est identifié comme un risque majeur pour le groupe RATP, celui-ci pouvant conduire à des accidents collectifs ou individuels tels qu'une collision entre train, un déraillement, un incendie, un entrainement de voyageur par un train. L'exposition nette à ce risque est néanmoins considérée comme faible, compte tenu de toutes les barrières internes en place qui atténuent le risque.

De manière transversale, différents facteurs de risque font l'objet d'une vigilance permanente et d'une mise sous contrôle par chaque direction / BU / filiale, pour les parties spécifiques qui les concernent.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 constituent un facteur d'attention compte tenu de l'importance du nombre de personnes attendues aux Jeux (près de 15 000 athlètes et plus de

13 millions de spectateurs) et qui utiliseront les transports en commun sur l'ensemble de la région Île-de-France. La RATP devra faire face à des contraintes complexes tout en assurant le transport dans des conditions exceptionnelles d'utilisation des réseaux.

Gestion des risques

Pour maintenir et améliorer le niveau de sécurité de nos réseaux, le groupe RATP déploie sur toute la chaîne managériale différents fondamentaux en matière de prévention, de détection des risques et de traitement de l'accidentologie.

Toutes les entités du Groupe mettent en œuvre une politique de maîtrise des risques qui s'articule autour des grands principes suivants :

— la défense en profondeur qui, après l'identification des dangers et l'évaluation des risques, consiste à mettre en place des dispositifs de prévention et de protection, en maintenant leur efficacité et en les adaptant aux évolutions;
— la définition des exigences en matière de sécurité ferroviaire;
— la réalisation systématique d'une analyse méthodologique pour tout dysfonctionnement observé ainsi que pour toute vulnérabilité constatée, relative aux facteurs organisationnels et humains (FOH) ayant conduit ou pouvant conduire à une remise en cause de la sécurité ferroviaire;
— la capitalisation et le partage du retour d'expérience au sein du Groupe;
— la promotion et le développement au sein du Groupe d'une culture de sécurité ferroviaire, en s'appuyant sur des connaissances nouvelles tant en matières technique et méthodologique qu'en matière de sciences humaines et sociales.

Ces principes constituent le socle de la sécurité ferroviaire du groupe RATP grâce à une démarche volontariste de prévention des accidents, avec notamment la mise en œuvre et le suivi de précurseurs ainsi que des actions de sensibilisation et de communication autour de la prévention des risques.

Pour mettre en œuvre ces fondamentaux, le groupe RATP développe à destination des collaborateurs un dispositif permanent de gestion des compétences s'appuyant sur un dispositif de formation permettant le maintien et le développement des compétences des collaborateurs ainsi qu'une implication forte du management local.

Par ailleurs, les incidents de sécurité ferroviaire sont suivis de manière hebdomadaire par le Comex.

Enfin, la recherche de l'amélioration par l'innovation est une composante croissante de l'action du groupe RATP en matière de sécurité ferroviaire, qu'il s'agisse d'aide à la conduite, d'outils favorisant la sécurité, ou bien de la surveillance et du contrôle des organes de sécurité.

Le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans la DPEF.

3.2.4 Accident routier

Description

La sécurité routière est un marqueur important pour le groupe RATP qui exploite des réseaux en Île-de-France, en France et à l'étranger.

Les enjeux liés à la sécurité routière en Île-de-France sont essentiels au regard du grand nombre de conducteurs (15 000) et du parc de plus de 4 800 bus qui sillonnent quotidiennement le réseau urbain dense.

Cette activité de transport de voyageurs porte différents facteurs de risque concernant :

— le respect des exigences réglementaires, en ce qui concerne la réglementation liée au transport de voyageurs, notamment en matière de conditions de travail, le code de la route et les référentiels de contrôle technique des véhicules;
— les conditions de circulation notamment en zone dense;
— le pilotage et le management de la sécurité routière.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 constituent un facteur d'attention compte tenu de l'importance du nombre de personnes attendues. La RATP devra faire face à des contraintes complexes tout en assurant le transport dans des conditions exceptionnelles d'utilisation des réseaux.

Ceci implique la mise en place de mesures au plus près des contraintes imposées par l'organisation des JOP 2024.

Concrètement, des déviations / limitations de lignes seront effectives dès le début de la construction des infrastructures liées au transport des athlètes, aux épreuves sur route, à la cérémonie d'ouverture des JO et des voies olympiques qui impacteront le trajet et/ou la possibilité de desserte de certains points d'arrêt. Ceci implique donc un plan de transport spécifique tenant compte de ces contraintes et une communication particulière vers les agents et les voyageurs.

Gestion des risques

En Île-de-France comme sur les réseaux exploités en France et à l'international, le dispositif de mise sous contrôle déployé a contribué à l'amélioration observée depuis 2017 sur la tendance des accidents du réseau bus (le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans la DPEF).

La sécurité routière en Île-de-France

Le dispositif repose sur différentes composantes :

— le renforcement du management opérationnel et de l'appropriation locale (centres bus) des processus et des résultats relatifs à l'accident routier;
— un référentiel de contrôle interne axé sur les processus d'application des réglementations, de suivi des conducteurs et de traitement de l'accidentologie;
— la conduite d'analyses sur le facteur humain fondées sur la prévention;
— la diffusion et la promotion des bonnes pratiques;
— l'analyse des zones accidentogènes;
— la maîtrise des coûts liés aux accidents routiers;
— la recherche d'améliorations par l'innovation;
— le déploiement de démarches de sensibilisation du grand public.

Afin de renforcer la maîtrise du risque routier, l'approche retenue est de développer l'implémentation d'un système de management dédié qui doit permettre d'améliorer l'ensemble des résultats liés à la sécurité routière. Ce dispositif a conduit à l'obtention de la certification ISO 39001 par l'Afnor de la direction tramway de RDS (intégrant les activités liées à l'exploitation et la maintenance des réseaux de bus et tramways) pour le transport de personnes du réseau de surface de l'Epic. Dans le cadre de cette démarche d'amélioration continue, RDS a planifié la mise en œuvre d'un tableau de bord de suivi des précurseurs de danger, humain ou matériel, pour suivre notamment des éléments liés aux permis de conduire des collaborateurs et à leurs habilitations professionnelles. RATP Cap Île-de-France, qui répond aux appels d'offres pour l'exploitation en concurrence du réseau de surface à partir de 2025, poursuit la mise

en place des processus nécessaires pour obtenir de la certification ISO 39001 d'ici le premier trimestre 2025.

Des opérations de prévention sont proposées pour une meilleure cohabitation entre les utilisateurs de modes doux et les bus, en partenariat avec les associations d'usagers, afin de faire prendre conscience de la préoccupation majeure du partage des voies de circulation.

L'objectif et le discours se veulent pédagogiques dans le but de faciliter cette cohabitation en milieu urbain.

À cette occasion, sont abordés à travers des ateliers pratiques et éducatifs :
— les risques liés aux angles morts d'un bus;
— les risques liés au déport d'un bus;
— des initiations pour mieux se déplacer à vélo, de la prévention sur la distance de dépassement et sur les ouvertures de portière;
— des initiations pour mieux circuler en groupe à vélo.

Afin d'asseoir le pilotage mis en œuvre par l'entreprise, celle-ci s'est mise en capacité de connaître plus précisément les paramètres de l'accidentologie en travaillant sur :
— les jeunes agents, qui présentent un risque plus important au vu des résultats de cette population en matière d'accidentologie; dès le recrutement, l'accent est mis sur la sécurité routière comme l'un des facteurs déterminants présidant à la titularisation;
— les agents identifiés comme portant un risque particulier du fait des accidents dans lesquels ils ont été impliqués, ou des comportements détectés (alcoolémie, téléphone portable);
— les zones détectées comme dangereuses du point de vue de la sécurité routière.

La sécurité routière à l'international

Prévalant sur toute autre considération, la sécurité est un prérequis absolu à chaque décision prise et chaque action initiée dans le cadre des activités de RATP Dev.

À l'international, la politique sécurité de RATP Dev définit le cadre général dans lequel toutes les filiales doivent exploiter en France et à l'international dans le respect des règlementations locales, en se basant sur les piliers suivants :

— un système de management de la sécurité (SMS) solide;
— une organisation robuste avec des rôles et des responsabilités clairement définis, notamment dans la mise en œuvre et le contrôle des processus de sécurité;
— un système de surveillance exhaustif et un dispositif d'amélioration continue;
— une culture sécurité forte.

Ainsi, les directeurs de filiale doivent mettre en œuvre toutes les exigences reprises dans la politique sécurité et la directive SMS telles que, entre autres, le pilotage de la sécurité, la gestion des risques, la gestion des compétences, la définition des processus opérationnels, ou encore le contrôle interne.

Le siège de RATP Dev délivre l'assistance technique nécessaire aux filiales pour répondre à ces exigences de sécurité et réalise un contrôle régulier sur le terrain au travers d'audits sur l'exploitation, la maintenance et la gestion de la sécurité. Un contrôle du niveau de sécurité est également mis en œuvre au niveau du siège par l'analyse des indicateurs de sécurité propres à chaque filiale et par le suivi des accidents majeurs de sécurité routière et des actions correctives associées. L'ensemble de ces mesures participe au maintien du niveau de sécurité général du groupe et contribue au retour d'expérience mis en œuvre par RATP Dev et partagé avec l'ensemble des réseaux, le comité de direction RATP Dev et la délégation générale à la sécurité ferroviaire de l'Epic RATP, via les *safety* bulletins, le *Safety Committee* et le bilan annuel de sécurité ferroviaire et routière.

3.3 – Les risques de gouvernance

3.3.1 Conduite des affaires

Description

L'intégrité et le développement des activités du Groupe reposent sur une politique de tolérance zéro vis-à-vis des mauvaises pratiques et un rejet total de la corruption et du trafic d'influence sous toutes ses formes, la lutte contre les conflits d'intérêts et la fraude ainsi que le respect des règles de la concurrence.

Parmi les principaux risques visés en matière de conformité, sont traitées notamment les situations où le groupe RATP est en position de donneur d'ordre (acheteur) ou soumissionnaire à des appels d'offres. Ces risques sont protéiformes et peuvent se concrétiser dans la vie courante des affaires sous la forme de cadeaux, invitations, conflits d'intérêts, *sponsoring*, mécénat, *lobbying*, paiements de facilitation.

Indépendamment du fait qu'un non-respect des règles de conformité soit contraire aux valeurs du Groupe, la survenance de ce risque aurait un impact significatif sur son image et nuirait à son développement sur les marchés actuels et futurs. Cet impact pourrait être lié à des sanctions financières pouvant aller jusqu'à 10 % du chiffre d'affaires consolidé pour les règles de concurrence, 5 millions d'euros pour la corruption en France, voire plusieurs centaines de millions d'euros en cas de corruption internationale.

Gestion des risques

Pour prévenir et gérer les risques identifiés en matière de conformité et, à ce titre, aligner le Groupe sur les meilleurs standards mondiaux, le pôle conformité poursuit le déploiement du programme de prévention anticorruption, conformément aux obligations de la loi Sapin II, dans les directions de l'Epic et les filiales de premier et second rangs.

Le programme concurrence Groupe est quant à lui porté par la direction juridique du Groupe qui le déploie dans ses organisations.

Établi au niveau corporate, les dispositifs se matérialisent notamment par la formalisation et la diffusion des réglementations internes qui constituent l'environnement de contrôle :
— le code de conduite des affaires et de prévention de la corruption, ainsi que les procédures internes déclinant opérationnellement ce code;
— l'intégration du code au sein des règlements intérieurs des directions de l'Epic et des filiales afin d'assurer les conséquences disciplinaires aux manquements;
— la nomination d'un correspondant conformité dans l'ensemble des directions de l'Epic et des filiales;
— un dispositif de formation en présentiel pour ses personnels exposés ainsi qu'un e-learning pour les agents d'encadrement non exposés;
— la procédure d'identification et de gestion du personnel exposé au risque de corruption;
— le renforcement des procédures de contrôles comptables sur les comptes à risques et les transactions à risques;
— la procédure d'alerte interne.

Les cartographies des risques de corruption ont été réalisées et

mises à jour selon une méthodologie conforme aux recommandations de l'AFA. Les plans d'action anticorruption associés sont suivis pour l'ensemble des directions de l'Epic, ainsi que les filiales et la Fondation du Groupe.

En 2023, le Groupe a déployé :
— son dispositif d'évaluation des tiers dans toutes ses filiales afin de couvrir dans le même temps la lutte contre la corruption et le devoir de vigilance;
— ses contrôles internes;
— son plan d'action Groupe dans le domaine des pratiques anti-concurrentielles (formation, analyse de risques…).

L'année 2023 a aussi été marquée par la mise en place d'un comité de déontologie qui a pour objectifs le respect des règles de déontologie et la prévention des conflits d'intérêt. Ce comité est composé de trois personnalités extérieures reconnues pour leur expérience et leur indépendance :
— un professeur de droit public à l'université de Bordeaux, constitutionaliste français et ancien déontologue de l'Assemblée nationale; il a été nommé, en mars 2022, président du conseil d'administration du nouvel Institut national du service public qui remplace l'ENA;
— une avocate spécialisée dans l'éthique; ancienne magistrate au tribunal administratif de Bastia et directrice générale adjointe des services de la Région Île-de-France, en charge des affaires juridiques et des marchés publics;
— le directeur des ressources humaines du groupe SNCF.

Le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans la DPEF.

Le Groupe s'attachera particulièrement à appliquer les principes et bonnes pratiques de la délégation interministérielle aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 relatifs à la prévention des risques de conflits d'intérêt et de corruption liés à ces événements.

3.3.2 Non-respect du RGPD

Description

Le sujet de la protection des données à caractère personnel est traité dans le cadre du règlement européen 2016/679 sur la protection des données (RGPD) qui est entré en application directe dans les États membres de l'Union européenne le 25 mai 2018.

Le risque identifié pour le groupe RATP est la violation, volontaire ou par négligence, du RGPD en lien avec la gestion des données des clients et des collaborateurs, donnant lieu à sanction pénale et/ou financière. Le risque d'atteinte à l'image est tout aussi important avec l'ouverture à la concurrence.

La conformité au RGPD est en permanence en cours de renforcement au sein de l'organisation car le Groupe est exposé au risque d'un maintien de pratiques isolées non conformes. Conformément au RGPD, la sanction maximale est de 4 % du chiffre d'affaires du groupe ce qui représente plus de 200 millions d'euros.

Gestion des risques

En remplacement de la fonction de correspondant informatique et libertés créée en 2008, un délégué à la protection des données (DPO) a été désigné, auprès de la direction générale, dès juin 2018 conjointement pour RATP Epic et ses filiales RATP Connect, RATP Habitat, RATP Real Estate et RATP Travel Retail. Compte tenu de leurs particularités (nombreuses filiales de rang 2 et/ou domaines d'activité spécifiques), un DPO RATP Dev, un DPO RATP Cap Île-de-France et un DPO RATP Smart Systems ont par ailleurs été spécifiquement désignés.

Le recensement des traitements de données concernés a été conduit dès 2018. Il est mis à jour en permanence, avec un quantitatif dans la moyenne des groupes similaires.

À la suite d'un premier audit mené en 2021 sur la maturité du Groupe en termes de conformité RGPD, le Comex a complété le plan de mise en conformité spécifique adopté et demandé aux entités d'adapter en conséquence leur feuille de route. Ces adaptations de gouvernance sont mises en place à l'échelle du Groupe, et sont maintenant suivies de manière régulière par le *process owner* en charge de la protection des données personnelles.

Un bilan annuel du DPO est présenté au Comex pour faire un point sur la feuille de route du suivi des actions de conformité.

En complément, un réseau de référents de protection des données a été mis en place, composé non seulement des DPO des filiales mais également de correspondants dans les directions de l'Epic, ainsi que de relais locaux au sein des entités les composant. Les nouvelles filiales comme RATP Solutions Ville et RATP Évolutions Services sont intégrées dans ce périmètre.

Sur les années 2022-2023, et à la suite d'un audit réalisé sur les données d'absentéisme sur une partie des directions opérationnelles, l'accent a été mis sur :
— la clarification des processus de validation des éléments constitutifs des traitements à caractère RH;
— la mutualisation des études d'impact sur la vie privée (avec plus d'une centaine d'études menées dans le périmètre RH);
— le déploiement d'un plan de formation complet sur l'entreprise et le Groupe en complément du e-learning initial de sensibilisation mis en place en 2020 et qui a été suivi par plus de 12 000 salariés;
— le déploiement dans les directions de l'Epic et les filiales des procédures opérationnelles mises en place au niveau central avec un guide général : gestion des demandes d'exercice des droits, gestion des violations, gestion du consentement, etc.

Une gouvernance interne Groupe a été mise en place spécifiquement sur la création des sites internet pour assurer une conformité sur les outils Analytics, en mutualisant les ressources de marketing digital.

Par ailleurs, un outil spécifique a pu être qualifié avec la direction informatique pour que des campagnes soient menées au sein des unités opérationnelles afin d'identifier d'éventuels stockages anciens de données personnelles à des fins d'élimination.

Depuis 2022, la mise en place d'un outil Groupe de gestion de la conformité RGPD a permis de mener une rationalisation des nombreux traitements du registre, afin de sécuriser les flux de données personnelles, suivre et gérer les études d'impact associées et évaluer la conformité de ses fournisseurs. Cet outil permet également de centraliser la documentation de la mise en conformité des traitements et de suivre les actions de mise en conformité par structures, BU et filiales.

Le Groupe est entré en 2023 dans la phase de mise en place de contrôle interne tel que le prévoit l'article 39 du RGPD au titre des missions du délégué à la protection des données.

Ainsi l'Epic a commencé à déployer en 2023 un contrôle de premier niveau sur une majorité des directions. RATP Dev a pu déployer l'audit de maturité et de conformité auprès de certaines de ses filiales en province.

Le détail des résultats pour ce risque est consultable dans la DPEF.

3.3.3 Atteinte aux règles éthiques

Description

En matière d'éthique, les facteurs de risques sont multiples compte tenu de la sensibilité accrue de la société aux discriminations, au harcèlement sexuel ou moral, au respect des droits humains et de l'égalité entre les femmes et les hommes. Il en va de même concernant la réaffirmation des principes républicains en France, en particulier celui de laïcité et de neutralité religieuse.

L'approche retenue par le groupe RATP est que tout collaborateur confronté à une situation délicate et/ou inédite soit en mesure de prendre une décision pertinente, respectueuse du code éthique, conforme aux règles de droit en vigueur et soucieuse des exigences attendues par le groupe. Cette posture concerne aussi bien les enjeux de lutte contre les discriminations ou le harcèlement que de laïcité.

La survenance d'un risque éthique pourrait en effet avoir un impact notable sur la réputation du Groupe et serait en contradiction avec les préoccupations sans cesse croissantes des parties prenantes. Par ailleurs, la survenance de comportements contraires à l'éthique sont susceptibles d'entrainer des coûts directs ou indirects pour l'entreprise (contentieux, perte d'appels d'offres, boycott).

Gestion des risques

La délégation générale à l'éthique et à la conformité (DGEC) est chargée du suivi et du pilotage de l'ensemble de ces questions. Elle s'assure du respect des obligations légales mais aussi du code éthique du groupe RATP. Conçu comme un véritable outil pratique, il aide à l'identification au quotidien de « zones grises » ou de cas complexes, et à leur résolution. Sont regroupés au sein de la DGEC la plateforme d'appui et de conseil, la ligne d'alerte « éthique-conformité » ainsi que la mission de facilitation et de médiation interne. Cet ensemble cohérent permet de mieux appréhender les risques liés à l'éthique et de contribuer efficacement à l'identification de solutions.

Concernant le respect des principes de laïcité et de neutralité religieuse, la RATP applique une politique volontariste et exigeante. Sur la base d'un guide spécifique diffusé fin 2021, des actions de sensibilisation et de formation aux managers sont régulièrement menées dans les unités. À l'occasion de la Journée nationale de la laïcité, le 9 décembre 2023, un message personnel du président-directeur général accompagnant une vidéo pédagogique a par exemple été adressé aux managers les appelant à la vigilance. Des actions de terrain visant à une meilleure détection des atteintes à la laïcité ont été menées fin 2023 et seront poursuivies en 2024.

Les cas de harcèlement, et en particulier ceux à caractère sexuel, font l'objet d'un accompagnement et d'un suivi spécifique par la référente Groupe sur ces sujets qui anime aussi le programme « RATP au féminin ». Une importante campagne de communication interne sur le thème des violences sexuelles et sexistes, avec un fort impact, a été effectuée en 2022 et en 2023. Fruit de cet engagement ancien et réitéré, la RATP a obtenu un score de 100/100 à l'index égalité pour la deuxième année consécutive.

De manière plus globale, la lutte contre toutes les formes de discrimination fait l'objet d'une attention soutenue à travers des formations proposées aussi bien aux managers qu'aux agents ou aux représentants des organisations syndicales. L'année 2023 a ainsi été marquée par le premier anniversaire du réseau RATP Pride, constitué fin 2022, et qui contribue activement à la lutte contre les préjugés et les discriminations anti-LGBT.

Le plan de vigilance 2023 qui figure au sein du présent rapport détaille les actions menées en la matière.

3.4 – Les risques opérationnels

3.4.1 Indisponibilité des infrastructures

Description

La disponibilité des infrastructures / actifs du gestionnaire d'infrastructure (GI) des réseaux ferrés métro et RER (tunnels, ponts, voies ferrées, appareils de voie, signalisation, caténaires, distribution de l'énergie électrique, etc.) est essentielle au groupe RATP pour assurer sa mission quotidienne de transport de voyageurs. Cette disponibilité peut être menacée de manière ponctuelle ou récurrente par des risques d'origine :

— interne : défaut de maintenance, travaux sur le réseau, incohérence au niveau des systèmes de transport ou encore atteinte des infrastructures par le matériel roulant par exemple;
— externe : événements climatiques, comme le risque inondation et le risque canicule pouvant avoir un impact sur la sécurité et la disponibilité des infrastructures (cf. risque impacts climatiques) ou encore dégradation des infrastructures dans le cadre de travaux réalisés par des tiers externes, en dehors du réseau RATP ou suite à des actes de malveillance (terrorisme, intrusion, etc.).

L'indisponibilité des infrastructures peut avoir notamment un impact significatif sur la capacité de l'entreprise à maintenir le service attendu par les voyageurs et l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités, entrainant des pénalités financières et des conséquences négatives sur l'image du Groupe et la satisfaction des clients.

Gestion des risques

RATP Infrastructures, créé le 1er janvier 2020, porte la responsabilité de la gestion des infrastructures et notamment l'aménagement, l'entretien et le renouvellement des infrastructures. À ce titre, RATP Infrastructures garantit dans la durée le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, mettant ainsi la disponibilité des infrastructures et la gestion des actifs associés au cœur des enjeux.

L'ensemble des activités de gestion opérationnelle des actifs et de gestion de projets et ingénierie sont cartographiées sous forme de processus. Ainsi, les processus définis et mis en œuvre font l'objet d'une gouvernance ad hoc, garantissant aux pilotes le niveau de responsabilité adapté aux enjeux et nécessaire à la mise sous contrôle des risques associés aux processus.

Le management des risques fait de surcroît l'objet d'un processus dédié (intégrant le risque, le contrôle interne et l'audit) mais également d'une déclinaison au sein du pilotage de chaque processus de la BU.

La robustesse de cette démarche est attestée par l'ensemble des certifications de référence internationale de RATP Infrastructures, depuis septembre 2020, sur les référentiels ISO 9001, ISO 14 001, et Iso 45 001, renouvelée en septembre 2022.

En septembre 2022, RATP Infrastructures a obtenu la certification ISO 55 001 – Gestion d'actifs sur le périmètre initial des actifs de la voie. Une seconde étape d'extension du périmètre de certification ISO 55 001 a été réalisée en décembre 2023, sur tout le périmètre de la maintenance des actifs (ouvrages, haute et basse tension, signalisation, etc.) de RATP Infrastructures.

À terme, pour 2025, un plan de travail est défini et lancé pour

atteindre la certification ISO 55 001 sur l'ensemble du cycle de vie des actifs intégrant les activités et organisations de la RATP impliquées dans la réalisation de la mission de gestionnaire d'infrastructures incarnée et portée par RATP Infrastructures.

Par ailleurs, les dispositifs de maîtrise des risques sont régulièrement analysés à travers le suivi d'indicateurs et le système de pilotage de la qualité de service. Ce système repose sur :
— une instance hebdomadaire de suivi des incidents impactant la disponibilité et la sécurité ferroviaire;
— une instance mensuelle de suivi des plans d'action de traitement des incidents majeurs;
— une instance trimestrielle d'évaluation de l'efficacité des plans d'action et de décision / arbitrage / capitalisation des plans d'action.

L'ensemble de ces dispositifs (définition des rôles & responsabilités, instances, documentation, etc.) permet un suivi régulier des risques, mais également la mise en œuvre des barrières nécessaires à leur mise sous contrôle afin de garantir la disponibilité des infrastructures / actifs du GI.

3.4.2 Incendie

Description

La sécurité incendie et les conditions d'évacuation du public et du personnel sont une préoccupation majeure de la RATP, aussi bien pour l'exploitation que pour la maintenance des systèmes de transports, des établissements recevant du public, des espaces, mais aussi des sites industriels ou tertiaires, des sites et des systèmes de transport dont l'Epic RATP est gestionnaire d'infrastructure, bâtisseur ou exploitant.

Un incendie peut en effet avoir des conséquences lourdes sur le plan humain, matériel, économique et environnemental. Ces conséquences peuvent s'avérer encore plus dramatiques dans des enceintes souterraines : pertes humaines, destruction d'infrastructures et de systèmes de transport.

L'incendie survenu le 10 août 1903 à la station de métro de Couronnes a causé la mort de 84 personnes et a conduit la RATP à définir très tôt dans son histoire une politique ambitieuse et régulièrement mise à jour de maîtrise du risque incendie qui se décline notamment en actions permanentes à tous les niveaux du groupe.

La conversion énergétique des flottes de bus du groupe RATP conduit à une évolution des technologies utilisées, nécessitant une vigilance accrue sur l'exposition au risque d'incendie d'origine électrique. À la suite de deux incendies sur des bus électriques (les 4 et 29 avril 2022), la série de véhicules incriminés a été retirée du parc de véhicules en exploitation, et une expertise indépendante a permis de comprendre les causes de ces incidents. Il s'agit d'un défaut d'isolement interne aux batteries. Le remplacement des batteries présentant ce risque par des batteries bénéficiant d'un processus industriel adapté est en cours et devrait permettre la remise en service de ces bus sous peu.

Un incendie de bus électrique s'est par ailleurs déclenché dans un centre bus le 17 août 2023. La surchauffe dans le système de dégivrage est la cause de l'incendie. Elle est indépendante du système de traction électrique. Le sprinklage présent dans le centre bus a permis d'empêcher la propagation de l'incendie qui a été rapidement maîtrisé.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 constituent un facteur aggravant qui augmente l'exposition du Groupe à ce risque compte tenu de la portée mondiale de cet événement et du grand nombre de personnes qui devraient assister aux Jeux (près de 15 000 athlètes et plus de 13 millions de spectateurs) et qui utiliseront les transports publics. Ce facteur aggravant fait l'objet d'une attention particulière du gestionnaire d'infrastructure.

Gestion des risques

La démarche de maîtrise du risque incendie mise en place par la RATP s'articule autour de quatre axes fondamentaux :
— la prévention, visant à éviter l'éclosion de l'incendie via des dispositions constructives adaptées et des actions de sensibilisation et de formation;
— l'atténuation, visant à limiter la propagation d'un incendie, notamment dans les établissements et bâtiments;
— l'évacuation rapide et en bon ordre de la totalité des occupants lorsque nécessaire;
— l'intervention des services de secours en assurant notamment la mise à disposition de moyens de secours et de lutte contre l'incendie.

Pour décliner cette politique, la RATP s'appuie sur quelques principes clés :
— le suivi partagé des sujets clés liés à la sécurité incendie et relatifs à l'amélioration des processus d'exploitation, de maintenance et d'ingénierie, au travers notamment d'une commission technique de sécurité incendie (CTSI) réunissant régulièrement les différentes directions de l'entreprise;
— la mise en place d'échanges réguliers et d'une coordination rapprochée avec les autorités locales compétentes et/ou les services de secours, par exemple la brigade de sapeurs-pompiers de Paris;
— la professionnalisation des acteurs au travers notamment d'actions de formation et d'information permettant de garantir la pérennité des compétences de sécurité incendie et de développer une culture de sécurité incendie;
— le respect des exigences réglementaires et normatives tout au long de la conception, de la réalisation ainsi qu'au cours du cycle de vie des systèmes;
— l'obligation pour tous les projets intervenant sur des systèmes de transport public guidés dans des infrastructures et établissements existants d'être conçus, réalisés et, le cas échéant, modifiés de telle sorte que le niveau global de sécurité soit au moins équivalent au niveau de sécurité existant, compte tenu de l'évolution des règles de l'art, ou à celui résultant de la mise en œuvre des systèmes ou sous-systèmes assurant des services ou fonctions comparables, compte tenu du retour d'expérience les concernant;
— des référentiels de contrôle et de maîtrise de l'activité déclinés aux différents niveaux de l'entreprise;
— une recherche de l'amélioration par l'innovation en ayant une démarche proactive.

Des principes de gouvernance sécurité incendie ont été validés à l'échelle de l'Epic RATP en 2021. Une instruction générale déclinant ces principes a été validée en 2022 et fait l'objet de présentations pour accompagner sa diffusion au sein du Groupe. Des instructions de sécurité incendie visant à approfondir la formalisation de la politique du gestionnaire d'infrastructure RATP Infrastructures en termes de sécurité incendie ont été rédigées et mises à disposition sur une gestion électronique des documents (GED) de l'entreprise via un espace dédié à la sécurité incendie qui a été créé mi-2022.

Un travail a été initialisé en 2023 pour améliorer les processus de contrôle interne de premier niveau et mettre en place un processus d'auto-évaluation qui sera testé début 2024, puis déployé au second semestre.

3.4.3 Projets

Description

Le groupe RATP conduit une grande variété de projets d'investissement : infrastructures et bâtiments, équipements et systèmes industriels, matériels roulants, systèmes d'information, développement de produits, etc.

Au vu du montant des investissements engagés chaque année (2,4 milliards d'euros en 2023), la réussite de ces projets représente un enjeu stratégique pour l'entreprise. Au-delà des engagements vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités, toute non-conformité du projet, qu'il s'agisse d'un manque fonctionnel, d'une livraison tardive, d'un dépassement de budget ou d'une augmentation des coûts d'exploitation et de maintenance, affecte donc la rentabilité de l'investissement et porte atteinte à l'image de l'entreprise.

Le management des grands projets porte différents facteurs de risque dont l'exposition a été aggravée avec la crise sanitaire du Covid 19 :

— l'identification et l'expression des besoins et attentes des clients, des projets;
— la maîtrise des interfaces internes et externes tout au long du projet;
— l'appréciation du niveau de complexité du projet et l'adéquation des ressources (internes et externes).

Le contrat pluriannuel (2021-2024) conclu avec Île-de-France Mobilités prévoit une clause incitative de maîtrise des coûts d'investissements du gestionnaire d'infrastructures, applicable à une liste de 28 grands projets.

Gestion des risques

Le pôle projets, technique et industriel (PTI), structure de référence, permet d'**exercer une compétence fonctionnelle transversale sur les activités projets et industrielles du Groupe** auprès des maitres d'ouvrage, des maitres d'œuvre mais aussi des mainteneurs, des clients et des filiales avec pour enjeu de diffuser des pratiques, process et culture pour tenir nos projets en qualité, coût, délai (QCD).

Le groupe RATP conduit ses projets d'investissement en parfaite observation des dispositions de la norme ISO 10 006 « Lignes directrices pour le management de la qualité dans les projets » tout en adaptant les modalités pour tenir compte de ses propres spécificités.

Les projets d'investissement suivent une méthode dite « méthode de conduite de projet de la RATP » et la gouvernance projet s'impose à tous les acteurs, au travers d'un principe de gouvernance et d'un guide de management de projet. Ceci permet l'emploi d'un même vocabulaire, des mêmes documents et des mêmes procédures. Toutefois, ces règles sont adaptées et complétées lorsque les ouvrages produits - ou certains de leurs composants - appartiennent à certaines catégories bien définies.

Le corpus réglementaire à disposition des chefs de projet est établi et abondant. Des formations sont dispensées depuis plusieurs années dans un cycle de formations cohérentes.

Les projets sont suivis au travers de jalons réguliers permettant de valider formellement les étapes de conception et réalisation au fur et à mesure, de partager les difficultés et prendre les décisions en connaissance de cause avec les fournisseurs. Les experts métier internes sont associés tout au long des projets, afin de valider les solutions proposées par les industriels, et des audits sont réalisés afin d'objectiver l'état d'avancement de leurs développements. Un focus tout particulier a été mis en place sur les projets attendus pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Plus récemment, des *contract managers* ont été nommés sur certains projets afin de mieux piloter et optimiser l'utilisation des contrats.

De nouveaux outils innovants sont également mis en œuvre dans les projets pour mieux anticiper les problématiques, réduire les fiches modificatives et faire bon du premier coup. À titre d'exemple, on citera l'utilisation de la réalité augmentée dans la conception des matériels roulants qui permet de mieux anticiper les interfaces d'un matériel roulant avec son environnement, et notamment son atelier de maintenance, évaluer l'ambiance et l'environnement des voyageurs en voiture, des conducteurs en cabine, des mainteneurs dans leur futur atelier et simuler une partie des actes de maintenance, et vérifier l'accessibilité aux organes des trains.

Enfin, un suivi d'avancement est en place sur les grands projets par le Comex et la présidence tous les deux mois.

3.5 – Les risques RH / social

3.5.1 Absentéisme

Description

Le manque de ressources humaines au cœur même des activités du groupe RATP peut avoir un impact significatif sur sa capacité à conduire ses opérations. En effet, la persistance d'un taux d'absentéisme élevé, notamment dans le domaine de l'exploitation et de la maintenance, pourrait conduire à une dégradation de la performance économique du Groupe.

L'absentéisme est une préoccupation globale pour de nombreuses entreprises, quelle que soit leur taille ou leur secteur d'activité. La question de l'absentéisme a été mise en évidence par la pandémie de Covid-19 qui semble avoir un effet durable sur les comportements. Des facteurs externes tels que l'attractivité des régions hors Île-de-France en termes de qualité et de coût de la vie, l'inflation, l'évolution des attentes des salariés en matière de conditions de travail, l'évolution de l'attitude des voyageurs vis-à-vis des salariés au contact direct de ce public ont également un impact négatif sur le taux d'absentéisme.

En 2023, les besoins en recrutement identifiés ont bien été pourvus dans les délais définis, confirmant l'attractivité du groupe RATP sur le marché du travail. Néanmoins, le groupe RATP est confronté à la persistance d'un niveau élevé d'absentéisme, dans des proportions similaires à ce qui est observable en moyenne dans les entreprises françaises. Cette situation a pénalisé la réalisation de l'offre et a fortement affecté le chiffre d'affaires et le résultat net (dans une moindre mesure qu'en 2022).

Les conséquences de l'absentéisme ont été identifiées à la RATP et différents plans d'actions sont menés au niveau central et au niveau local pour améliorer l'attractivité de la RATP en tant qu'employeur, la qualité de vie au travail (entre autres : projet de rénovation des locaux sociaux, refonte planning et organisation du travail, expérimentation de la semaine de quatre jours, plan d'actions visant à renforcer la posture des managers de proximité), et lutter contre l'absentéisme frauduleux (double activité sur des arrêts maladie, contrôle de la validité des arrêts maladie, demande de justificatif systématique sur les absences proche aidant). Les facteurs d'absentéisme sont étudiés à travers l'analyse de données quantitatives et qualitatives.

Gestion du risque

Parmi les actions mises en œuvre pour réduire au maximum l'absentéisme, nous pouvons notamment citer :
- des actions en lien avec la qualité de vie au travail : travaux d'étude autour de l'organisation des rythmes de travail (plannings de travail, semaine de quatre jours, etc.), investissement et planification de la rénovation des espaces sociaux dédiés au personnel;
- des actions en lien avec la qualité du management et en particulier du management local : travaux autour de l'excellence managériale, systématisation des recueils de faits immédiats lors d'un accident du travail ou presque accident du travail;
- des actions de prévention et de maintien dans l'emploi : entretiens de liaison pour les arrêts supérieurs à trente jours, cellules pluridisciplinaires contre la désinsertion professionnelle;
- des actions de lutte contre la fraude aux arrêts de travail, en partenariat avec les organismes sociaux.

3.5.2 Risques professionnels

Description

Enjeu de performance et de confiance entre le groupe RATP, ses collaborateurs, ses partenaires sociaux et externes, la prévention des risques professionnels et de la santé des salariés sont au cœur des préoccupations et actions quotidiennes du Groupe.

Compte tenu des activités de l'entreprise et des évolutions majeures du Groupe, les facteurs de risque les plus prégnants sont :
- l'agression des salariés par un tiers, du fait d'une part importante d'activité au contact avec les usagers et d'une desserte de toutes les zones du territoire, y compris les zones dites « sensibles »;
- la sécurité des chantiers lors des travaux de modernisation des infrastructures et espaces, dans le cadre d'une augmentation significative du nombre de chantiers avec le renouvellement et l'extension du réseau de transports en commun en Île-de-France;
- l'accompagnement des collaborateurs au changement à l'occasion de l'évolution des métiers et de la transformation du Groupe.

Le principal impact redouté par le Groupe est l'atteinte à l'intégrité physique d'un salarié ou d'un sous-traitant, plus du tiers des accidents du travail étant liés au risque agression.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 constituent un facteur aggravant qui augmente l'exposition du Groupe à ce risque. La RATP devra faire face à des contraintes complexes tout en assurant le transport dans des conditions exceptionnelles d'utilisation des réseaux. Cette situation risque d'entraîner plus de tensions et donc plus d'incivilités.

Gestion des risques

Le groupe RATP s'est doté d'une politique santé et sécurité au travail qui s'inscrit dans la politique ressources humaines Groupe et a pour vocation de contribuer à l'amélioration pérenne d'un cadre de travail stimulant et sûr pour l'ensemble de ses collaborateurs. Des objectifs et un programme d'actions ambitieux ont été fixés en 2016 (cf. déclaration de performance extra-financière). Une feuille de route pluriannuelle dédiée à la prévention et à la réduction du risque agression est en cours de déploiement avec les BU et directions opérationnelles les plus impactées.

La conduite de la démarche santé et sécurité au travail, et donc de la mise sous contrôle des risques professionnels, repose sur :
- une organisation impliquant chaque niveau de responsabilité de l'entreprise, avec une animation en central et le déploiement d'orientations et standards de prévention transversaux par l'unité prévention santé au travail rattachée à la direction des ressources humaines Groupe, complétés par une animation en local au sein des directions opérationnelles par les missions prévention des risques professionnels (PRPS) au regard de leurs plans d'actions et résultats de performance;
- un travail en pluridisciplinarité avec les acteurs métier de la prévention (médecine du travail, ergonomes, préventeurs, service social, psychologues du travail…) en soutien de la ligne managériale qui œuvre quotidiennement à l'amélioration des conditions de travail de leurs salariés.

Le renforcement d'une culture sécurité (formations métiers adaptées, rappels périodiques des règles de sécurité, partage des retours d'expérience, modification de l'organisation métier, etc.) et la mise en œuvre des moyens de surveillance pertinents (contrôle interne, visites managériales, inspections de chantier, audits internes, etc.) fait l'objet d'un programme spécifique qui a été engagé en 2023.

Le contrôle interne est notamment déployé dès que nécessaire pour avoir l'assurance de la bonne mise en œuvre des dispositions en matière de prévention des risques professionnels et d'améliorer ces dispositions le cas échéant. Quatre dispositifs sont actuellement renforcés: la prise en charge managériale des collaborateurs post-accident de travail, l'analyse des risques de coactivité dans le cadre d'intervention d'entreprises extérieures, la bonne conduite des chantiers via les inspections de chantier, ainsi que la mise en œuvre des mesures de prévention du risque agression.

Le détail des politiques et résultats pour ce risques est consultable dans la DPEF.

3.5.3 Non-disponibilité des compétences nécessaires

Description

Dans le cadre de son plan stratégique et de l'ouverture à la concurrence du mode Bus (2024-2026), le Groupe pourrait rencontrer des difficultés à s'assurer de la disponibilité des compétences nécessaires pour accompagner son développement et maintenir son expertise.

Pour accompagner ce développement et le déploiement d'offres de services sur de nouveaux marchés, le Groupe doit intégrer de nouvelles compétences et favoriser la formation et la mobilité des collaborateurs. L'enjeu est donc de maintenir ses compétences clés, de les renouveler en fonction des nouveaux besoins et de soutenir en permanence la montée en compétence de ses collaborateurs.

Le risque lié aux compétences concerne autant la qualité (compétences adéquates) que les volumes de compétences (pénurie sur le marché du travail pour certaines compétences spécifiques), ce qui pourrait avoir un impact sur le développement et les résultats du Groupe.

L'exposition du groupe RATP à ce risque est par ailleurs accrue en raison du maintien d'un niveau élevé d'absentéisme maladie malgré la sortie de la crise sanitaire, d'un contexte macroéconomique perturbé qui a un impact négatif tant sur les recrutements que sur les démissions et d'une croissance de l'offre de transports significative liée à l'extension des réseaux franciliens (lignes 11, 14, T3b) et, en 2024, à l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris.

Gestion des risques

La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) est l'outil de pilotage permettant d'anticiper et d'accompagner les évolutions des emplois à moyen terme au regard des évolutions démographiques, technologiques, économiques et organisationnelles prévisibles dans l'entreprise. Elle s'appuie sur quatre dispositifs structurants :

— les démarches de *strategic workforce planning* et de GPEC transversales : elles ciblent des domaines de compétences identifiés comme stratégiques pour lesquels des actions de portée transversale sont apparues nécessaires pour garantir la pérennité des savoir-faire de l'entreprise : cybersécurité, sécurité ferroviaire, automatismes ferroviaires, exploitation, etc.;
— les filières métiers : elles sont garantes de la politique de gestion, d'anticipation des besoins et de développement des compétences dans une optique de professionnalisation des salariés de leur filière;
— les compétences critiques : suivies et mises à jour annuellement, afin d'anticiper leur transmission et leur renouvellement;
— le schéma directeur des ressources humaines : intégré au plan stratégique de l'entreprise et s'appuyant sur les plans de performance et les contrats d'objectifs des BU et directions, il synthétise les diagnostics et analyses emploi-compétences, traduits en plans d'actions.

Les politiques et actions de captation des talents contribuent à la réalisation des **plans de recrutement** au travers de la promotion de la promesse employeur Groupe, l'intensification des campagnes d'appel à candidatures, des actions de relations avec les collèges, lycées, universités et écoles pour y présenter les métiers et susciter les vocations dès le collège, la forte accélération des contrats en alternance, la décentralisation du process de recrutement au plus près des métiers, le développement de dispositif de parrainage / cooptation, le renforcement des moyens de formation, le recours à la sous-traitance et à l'intérim sur les métiers en tension.

La diversité des publics ciblés (étudiants, jeunes, seniors, en situation de handicap, éloigné de l'emploi, qualifié/diplômé/expérimenté ou non, femmes/hommes, origines…) est le fondement du maintien et du développement des compétences nécessaires. Parallèlement, l'observation et l'analyse des causes de départ de l'entreprise permet l'ajustement des éléments d'attractivité. Un suivi mensuel de ces plans d'actions est réalisé au niveau du Comex RATP. L'ensemble des actions a permis la réalisation en 2023 de l'ambitieux plan recrutement annoncé (4 600 CDI), qui incluait l'anticipation des ressources et compétences nécessaires en vue des JOP de Paris 2024.

Les parcours et la mobilité professionnels, les reconversions et redéploiements viennent compléter les dispositifs de développement et disponibilité des ressources. La charte mobilité pour les cadres du groupe RATP a été signée le 18 octobre 2022; les fondements et principes de la mobilité Groupe pour les catégories opérateurs, agents de maîtrise et techniciens sont posés, dans la perspective d'un déploiement en 2024. Des dispositifs de gestion prévisionnelle des compétences ont été initiés dans le cadre du programme « Transition Bus ».

Les plans de prévention des accidents du travail et maladies professionnelles ainsi que toutes les actions en faveur de la réduction de l'absentéisme (augmentation du dimensionnement en médecins-conseils, renforcement des contrôles, dispositif augmenté pour accompagner le retour à l'emploi, lutte contre la double activité et les arrêts frauduleux, plan de réduction des accidents du travail et de prévention des agressions) participent par ailleurs à la disponibilité des ressources.

3.6 – Les risques environnement / sanitaire

3.6.1 Pandémie

Description

En tant que transporteur public contribuant au déplacement quotidien des personnes et donc au bon fonctionnement de l'économie des villes et régions dans lesquelles il opère, le groupe RATP a besoin d'une organisation robuste et résiliente pour assurer dans un contexte de crise sanitaire, la continuité de service tout en garantissant le niveau requis de protection de ses salariés et voyageurs.

Depuis la crise sanitaire en France et dans le monde en 2020, le risque « pandémie » a été identifié parmi les facteurs de risque auxquels l'entreprise est particulièrement exposée. Cette exposition se traduit principalement par de forts enjeux financiers, liés notamment aux pertes de recettes, aux surcoûts liés aux dispositifs de protection sanitaire, et aux impacts de la crise sur la situation financière des autorités organisatrices. Le risque sanitaire est également porteur d'enjeux opérationnels, liés notamment à son impact sur l'absentéisme des salariés et à l'application des directives gouvernementales pour limiter les impacts de la pandémie : adaptations rapides et fréquentes de l'offre de transport, mesures visant au maintien de la distanciation physique et au respect des gestes barrière, mesures de protection des salariés et des clients par le nettoyage renforcé et la désinfection des matériels roulants et des espaces, la mise à disposition de masques et de gel hydroalcoolique aux salariés.

En raison de la nature de ses activités, l'entreprise a dû faire face en 2020 à deux situations différentes :

— maintenir la continuité des activités opérationnelles nécessitant de permettre aux salariés de se déplacer pour prendre leur service;
— assurer la continuité des activités fonctionnelles, ce qui est passé par une application massive du télétravail.

Gestion des risques

Dans la lignée du plan de continuité d'activité (PCA) mis en place depuis 2012, le groupe RATP s'attache à renforcer sa stratégie d'action pour garantir sa capacité à assurer ses missions essentielles en période de crise sanitaire.

Plusieurs axes de mise sous contrôle sont déployés et adaptés au regard de l'évolution de la crise sanitaire :

— un axe gouvernance avec le déclenchement de cellules de pilotage et de suivi de crise interconnectées à plusieurs niveaux de l'entreprise (cellule de crise stratégique et cellule opérationnelle de veille sanitaire). Ces cellules assurent quotidiennement la veille sanitaire, réglementaire et technologique, la consolidation des remontées des incidents et points d'alerte, analysent les indicateurs clés et ajustent la stratégie pour satisfaire aux exigences nationales de service public;
— un axe maîtrise opérationnelle avec la réévaluation périodique des risques métier au regard des nouvelles conditions de travail induites par la crise sanitaire. Des dispositifs de contrôle interne sont construits et déployés afin de conforter l'analyse des risques professionnels et vérifier la bonne mise en œuvre des moyens de protection sanitaire et de prévention des risques, tant par les salariés que par les prestataires;
— un axe animation à travers le déploiement de dispositifs de formation, de sensibilisation et de communication à destination des salariés, de la ligne managériale et des prestataires

afin d'acquérir et d'appliquer les réflexes requis de protection et de prévention;
— un axe évaluation au travers d'audits internes et externes et la conduite de retours d'expérience, afin d'identifier et traiter les points d'amélioration.

Au regard des retours d'expérience sur sa gestion de la crise sanitaire du Covid-19, le groupe RATP mettra à jour son plan de continuité d'activité pandémie en 2024, et poursuivra la formation des principaux acteurs à la gestion de crise et l'organisation d'exercices de préparation à la gestion d'une crise pandémique.

En cas de pandémie pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, la RATP disposera d'un PCA pandémie à jour et d'un stock de masques et de gel hydroalcoolique suffisants pour doter le personnel qui sera mobilisé.

3.6.2 Événements climatiques

Description

Compte tenu de son activité, le groupe RATP est exposé de manière significative aux catastrophes naturelles (crues, tempêtes, sècheresses) et aux impacts du dérèglement climatique (augmentation des épisodes de pluies diluviennes et de canicule voire aléas naturels extrêmes). Les conséquences de ces événements peuvent aller jusqu'à l'accident ferroviaire, la destruction ou l'indisponibilité prolongée d'infrastructures, ou encore la perte d'un poste de commandement stratégique.

En Île-de-France, les fortes chaleurs vécues en 2019 et à l'été 2022 ont nécessité de mettre en place une surveillance accrue de notre réseau (voie) allant jusqu'à la limitation temporaire de vitesse pour éviter un accident ferroviaire. Les phénomènes de pluies intenses subis régulièrement depuis l'été 2018 ont eu des conséquences directes sur la disponibilité des infrastructures de transport ferroviaire (déraillement de la ligne B à l'été 2018 suite à l'effondrement d'un talus) ou de l'ouverture aux voyageurs de certaines stations de métro (du fait d'inondations localisées).

Dans le cas le plus extrême d'une crue centennale de la Seine (risque naturel majeur sur l'Île-de-France), cela impacterait directement et indirectement près de 5 millions de citoyens et de nombreuses entreprises en Île-de-France, avec des impacts économiques, humains et sociaux majeurs.

Sur les trois dernières années, aucun événement climatique n'a généré d'impact financier significatif pour le groupe RATP (dommages directs et pertes d'exploitation).

Gestion des risques

La mise sous contrôle des risques liés au changement climatique repose sur :
— des règles de conception assurant la résilience des infrastructures et systèmes vis-à-vis de l'évolution des conditions climatiques;
— des programmes de maintenance préventive, améliorative et patrimoniale;
— les dispositifs de surveillance des événements météorologiques et de l'état des infrastructures.

En outre, la RATP s'appuie sur :
— la mise en œuvre de dispositifs adaptés et proportionnés dans les zones de vulnérabilités identifiées et des mesures spécifiques :
  • en période hivernale, pour affronter d'éventuelles chutes de neige en Île-de-France et pour prévenir les accidents de personnes sur et aux abords des sites sous la responsabilité de la RATP (consignes de site),
  • en période de canicule pour améliorer le confort des voyageurs mais aussi pour renforcer la surveillance de la voie ferrée et de certaines infrastructures sensibles;
— un processus s'appuyant sur une organisation, précisant les rôles et responsabilités d'acteurs spécifiques à la maîtrise du risque inondation au sein de l'entreprise, et permettant d'identifier les zones de vulnérabilité potentielle de notre réseau face aux événements redoutés, au travers notamment :
  • d'un plan de prévention du risque inondation (PPRI) associé à un plan de continuité d'activité (PCA) en cas de crue de la Seine ou de la Marne,
  • d'une cellule PPRI existe au sein de RATP Infrastructures pour assurer la coordination du plan de protection contre le risque inondation et poursuivre l'optimisation des mesures de protection envisagées dans une démarche d'amélioration continue, appuyée en particulier sur des exercices annuels et sur le REX des crues passées,
  • d'un suivi continu du niveau de la Seine et de la Marne, réalisé via l'outil Vigicrues et permettant de déclencher en amont les postures adaptées pour maîtriser le risque,
  • de dispositifs de formation interne au PPRI,
  • d'échanges coordonnés par la Préfecture de Police ainsi que de benchmarks réguliers avec des opérateurs et gestionnaires de réseaux, en France et à l'international, permettant d'identifier des innovations et bonnes pratiques pouvant potentiellement être déployées sur nos réseaux.

Un plan d'adaptation au changement climatique a par ailleurs été mis en place par la RATP, afin de renforcer progressivement la résilience de ses réseaux de transport franciliens et de limiter l'impact d'épisodes climatiques extrêmes sur leur exploitation. Ce plan se traduit notamment par une surveillance renforcée et modernisée des zones les plus exposées aux aléas climatiques (température des rails en voie aérienne, stabilité des ouvrages en terre vulnérables au ruissellement pluvial par bassin versant, dilatation des fils de contact des portions aériennes du RER par exemple), des postures d'exploitation adaptées (parcours à vitesse réduite) à la suite d'épisodes de fortes pluies, des programmes de travaux visant à renforcer la résilience intrinsèque des zones les plus vulnérables en cas de pluies diluviennes (certaines zones de travaux faisant l'objet d'une priorisation afin d'être traitées en amont des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024). Ce plan fait l'objet d'un enrichissement permanent sur la base des REX des épisodes climatiques intenses et de la participation fréquente à des exercices et benchmarks.

3.7 – Les risques finance/achat

3.7.1 Défaillance filière industrielle ferroviaire

Description

Le groupe RATP conduit une grande variété de projets d'investissement (8,4 milliards d'euros sur 2021-2024) dont la très grande partie est réalisée par des industriels de la filière ferroviaire.

L'industrie ferroviaire comporte trois types d'acteurs :
— les constructeurs-ensembliers (ou intégrateurs), spécialisés dans la construction de matériel roulant, peuvent être également présents dans la signalisation et l'automatisation;
— les spécialistes de la signalisation et de l'automatisation;
— les équipementiers, le plus souvent spécialisés dans un segment de marché en particulier (systèmes de freinage, organes de roulement, sièges, etc.).

Une concentration de ces acteurs s'est opérée sur les dix dernières années, notamment pour faire face à la concurrence asiatique (fusions, acquisitions, etc.). Cette concentration fragilise les donneurs d'ordre tels que la RATP puisqu'ils réduisent l'intensité concurrentielle et la diversité de ses fournisseurs.

De plus, l'industrie ferroviaire est caractérisée par des savoir-faire spécifiques et exigeants, et un maintien de ces expertises dans la durée puisque les systèmes ferroviaires ont des cycles de vie pouvant aller jusqu'à quarante ans.

Or, des problématiques de compétences sont aujourd'hui constatées : inadéquation des profils sur certains projets (baisse de séniorité) et des difficultés à appréhender leur complexité (ralentissement des études), notamment sur les systèmes de conduite qui doivent aujourd'hui intégrer la cybersécurité.

Les industriels peinent à répondre à la demande du fait de la concomitance de plusieurs projets industriels majeurs (SGP, SNCF, RATP, etc.) et un grand nombre d'emplois sont considérés comme manquants dans la filière industrielle aujourd'hui pour répondre à la demande (75 000 environ). C'est surtout au niveau des sous-traitants de petite ou moyenne taille que ce dernier phénomène se fait le plus ressentir, ce qui met à risque les chaînes d'approvisionnement de nos industriels historiques. Cette fragilité est également ressentie en Europe et au-delà, dans le cas de productions délocalisées.

Gestion des risques

Le pôle projets, technique et industriel de la RATP a dans sa feuille de route la volonté d'impulser une nouvelle dynamique dans les relations industrielles et construire une politique industrielle cohérente, ambitieuse dans une vision Groupe pour les projets de demain.

Cette politique industrielle promeut l'indépendance vis-à-vis des fournisseurs en faisant de la souveraineté un principe directeur, en rappelant l'importance des doubles sources et des questions de propriété intellectuelle et en s'attachant à donner un maximum de visibilité sur les marchés à venir afin de s'assurer de l'intérêt des fournisseurs et de leur permettre de sécuriser au mieux la disponibilité des compétences.

En parallèle, des actions achats / métiers ont été entreprises :

— renforcement des revues stratégiques avec les grands fournisseurs pour anticiper les alertes et partager les projections, notamment sur tous les projets attendus dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024;
— structuration d'une démarche de *vendor management*, pour une relation fournisseurs améliorée : cartographie des fournisseurs et processus achats-métiers transverses en plus des process métier;
— pilotage des ruptures d'approvisionnement : avec un suivi déjà mature de toutes les références rencontrant des problématiques, croisé avec les besoins des projets et opérationnels pour mieux en visualiser les conséquences. L'évolution des délais d'approvisionnement est également intégrée dans nos passages de commande afin de sécuriser nos projets et notre maintenance;
— suivi et contrôle des fournitures. Les contrôles en usine peuvent intervenir très tôt dans le processus de validation d'une fourniture avec la qualification des fournisseurs, de leur processus. Les experts métier internes sont également associés tout au long des projets pour valider les solutions proposées par les industriels et travailler avec eux à l'identification des meilleures solutions en cas de situations problématiques.

3.7.2 Liquidité

Description

Le risque de liquidité est le risque que la RATP n'ait pas accès à des fonds suffisants pour financer ses activités commerciales courantes, les investissements prévus par son contrat avec Île-de-France Mobilités ou ceux nécessaires à son développement, ou tout événement exceptionnel qui pourrait survenir.

Les marchés financiers peuvent être soumis à des périodes de volatilité et de manque de liquidité comme l'a montré la fermeture des marchés de la dette à court terme pendant les premières semaines de l'épidémie de Covid-19 au printemps 2020.

Toute dégradation de la notation de la dette de la RATP pourrait augmenter le coût de refinancement de ses obligations existantes et avoir un impact négatif sur la capacité de la RATP à obtenir des financements. Si la RATP n'est pas en mesure d'accéder aux marchés des capitaux ou à d'autres sources de financement à des taux compétitifs pendant une période prolongée, son coût de financement peut augmenter et sa stratégie peut devoir être réévaluée. L'un ou l'autre de ces événements pourrait avoir un effet négatif important sur l'activité, la situation financière et les résultats de l'entreprise.

Gestion des risques

Le risque de liquidité est traité en maintenant un degré suffisant de diversification des sources de financement. La RATP diversifie ses sources de financement en accédant à divers marchés de dette. Le risque de liquidité est constamment couvert par une gestion proactive des besoins de liquidité et par l'accès à des sources de financement diversifiées, tant à long terme (programme EMTN de 7 milliards d'euros) qu'à court terme (programme NEU CP de 3 milliards d'euros).

Afin d'améliorer encore la gestion de son risque de liquidité, la RATP a conclu le 5 juillet 2022 une facilité de crédit renouvelable d'une capacité de tirage de 500 millions d'euros.

4. LA FIABILITÉ DES DONNÉES COMPTABLES ET FINANCIÈRES

4.1 – L'élaboration de l'information financière

4.1.1 L'établissement des états comptables et financiers

Le groupe RATP produit annuellement des comptes sociaux et des comptes consolidés certifiés. Il publie également des comptes consolidés semestriels faisant l'objet d'un examen limité par les commissaires aux comptes.
La RATP émet des emprunts obligataires en faisant référence au programme EMTN[4]. La mise à jour de ce programme, effectuée chaque année, est revue par les commissaires aux comptes qui délivrent une lettre de confort.
Dans son ensemble, la production comptable de la RATP couvre les besoins de la gestion économique et budgétaire des différentes entités de gestion du groupe.

4. *Euro Medium Term Notes.*

4.1.2 La production des comptes sociaux

Un corps de doctrines et de règles

La RATP applique un principe de séparation des fonctions entre les comptables, les trésoriers et les services qui ordonnancent les dépenses. Cette séparation des fonctions est transcrite dans les systèmes d'information.

Les comptables disposent pour exercer leur activité d'un ensemble de textes à caractère réglementaire, organisationnel et comptable.
La comptabilité de la RATP est organisée de manière à effectuer des contrôles tout au long du processus de production des comptes.

Des contrôles réguliers

Les unités et fonctions support constituant les différentes BU et directions de l'entreprise participent au fonctionnement de la comptabilité en ordonnançant les dépenses et recettes de l'entreprise et en définissant, dans le cadre de règles communes, le plan de leurs comptes analytiques. Cette participation passe soit par un accès direct aux systèmes d'information comptables pour y enregistrer des données (notamment les charges externes dans le cadre du flux achats et les produits dans le cadre du flux facturation), soit par un outil local se déversant dans le système d'information (comme pour la gestion des stocks par exemple).
Au-delà des suivis réguliers par les équipes comptables, des révisions périodiques sont programmées afin de contrôler l'utilisation des systèmes d'information et le respect des procédures mises en place.
Les équipes de la comptabilité ont pour mission de contrôler mensuellement les imputations comptables saisies ou déversées dans le système de gestion par les unités. Elles effectuent les éventuelles corrections et comptabilisent les différentes opérations qui ne sont pas déléguées aux unités.
Toutes les informations générant des flux comptables permettent l'élaboration par la comptabilité des documents de synthèse et d'assurer l'ensemble des tâches centralisées : tenue des comptabilités immobilisations, fournisseurs, clients, recettes, rapprochements bancaires et charges de personnel, contrôle de la qualité comptable, opérations de clôture, production des états financiers (bilan, compte de résultat, annexe, etc.).
La démarche concernant la formalisation et le renforcement des travaux de contrôle interne se poursuit. Cette démarche s'inscrit dans le dispositif de contrôle interne et *risk management* déployé de manière transversale au sein de la direction financière (direction de la performance économique et financière du Groupe ou DPG) et du groupe RATP dans son ensemble par la délégation générale à l'audit, risques et contrôle interne.

Une logique d'arrêté mensuel

Il est procédé à un arrêté des comptes de façon mensuelle (à l'exception des mois de janvier et juillet), à l'occasion duquel les bureaux comptables établissent les états financiers après avoir procédé aux écritures de clôture, s'être assurés de la cohérence des variations des charges et des produits, et avoir justifié l'ensemble des comptes. Les résultats sont également analysés par les équipes du contrôle de gestion.

Des établissements comptablement séparés

Conformément à la loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010, la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, et les règles de régulation précisées par l'autorité de régulation des transports (ART), des bilans, des comptes de résultat et des annexes sont établis pour chacune des activités comptablement séparées d'opérateur de transport, de gestionnaire d'infrastructure, de gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris (GIGP), et à compter de 2021 d'opérateur de sûreté, et des autres activités (« Autres », regroupant les activités de siège et de holding). Les comptes de l'Epic sont le fruit d'une consolidation de ces différentes activités comptablement séparées.
Pour l'établissement des bilans dissociés comme des comptes de résultat dissociés, le principe directeur est celui de l'affectation directe des différents postes ou flux. Lorsque cela n'est pas possible, au motif que ces postes ou flux seraient gérés par l'une ou l'autre des activités et à ce titre lui seraient comptablement imputés à l'origine, des conventions de cessions internes entre les établissements ont été mises en place conformément à l'usage, refacturables à l'autre activité. De telles conventions cadrent notamment le périmètre des cessions, les principes de leur valorisation et de leur facturation.

Les principes de séparation comptable font l'objet d'un référentiel de séparation comptable, sur lequel l'autorité de régulation des transports (ART) a rendu un avis conforme en date du 11 février 2021.

4.1.3 La production des comptes consolidés du groupe RATP

La consolidation des comptes est réalisée à l'aide d'un logiciel de consolidation qui constitue un outil structurant mettant en œuvre des principes et règles comptables régulièrement maintenus à jour.
La plupart des liasses de consolidation des entités sont renseignées par les comptables des filiales. Une grande partie des contrôles est réalisée à travers le système de consolidation dans lequel ont été paramétrés de nombreux points de vérification, dont certains sont bloquants.

Une entité spécifique de la comptabilité pilote la production des états financiers consolidés pour l'ensemble du périmètre du Groupe. Cette entité s'assure, en support du contrôle de gestion des filiales et de l'Epic société mère du Groupe, de la cohérence des données de base qui sont transmises par les entités consolidées. Elle est en charge de comptabiliser tous les impacts des normes IFRS pour la plupart des filiales et les retraitements de consolidation : homogénéisation des comptes, éliminations des titres et des flux intra-groupe. Les contrôles de variation des capitaux propres sont effectués entité par entité, puis justifiés globalement au niveau du Groupe. Des inventaires de comptes sont ensuite réalisés pour s'assurer de l'exactitude des comptes.

Les données issues de la consolidation comptable sont analysées par les services de la direction financière du Groupe. De ce fait, pendant la période d'arrêté des comptes, les données des filiales font l'objet d'une analyse approfondie et sont rapprochées des données des mois précédents et des données budgétaires.

4.2 – Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier

4.2.1 La conformité aux lois et règlements comptables

Les normes françaises

La RATP, établissement public industriel et commercial, est, en matière comptable, placée sous le régime de droit commun des sociétés commerciales. Elle tient sa comptabilité selon les dis-

positions du règlement du CRC n°99.03 du 29 avril 1999. Elle est toutefois soumise à des sujétions spécifiques relatives à ses missions de service public.

La RATP applique les normes françaises pour l'établissement des comptes de l'Epic. Le plan comptable particulier de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel du 21 mars 1985. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du plan comptable général.

Les normes IFRS

La RATP applique les normes IFRS telles qu'adoptées dans l'Union européenne pour la production des comptes consolidés du groupe RATP.

Les commissaires aux comptes

La RATP a l'obligation de désigner des commissaires aux comptes en vertu des dispositions de l'article 30 de la loi n° 84-148 du 1er mars 1984 relative à l'information financière et au contrôle des comptes dans les établissements publics ayant une activité à caractère industriel et commercial, et de celles de l'article 33 du décret n°85-295 du 1er mars 1985[5]. Les commissaires aux comptes, les cabinets Mazars et KPMG, ont vu leurs mandats renouvelés à compter de l'exercice ouvert en 2021 pour un mandat de six ans qui s'achèvera avec la certification des comptes 2026.

Le comité d'audit

Le comité d'audit expose son avis au conseil d'administration sur les sujets d'ordre comptable et financier, notamment sur les méthodes comptables et d'estimation appliquées par l'Epic et le groupe RATP pour produire leurs comptes, sur le programme d'audit interne et sur la politique de maîtrise des risques.

4.2.2 La fiabilité de l'information financière

La production de l'information

La RATP utilise le progiciel Oracle pour la production des comptes sociaux et *SAP Financial Consolidation* pour celle des comptes consolidés.

Une assistance à maitrise d'ouvrage (Amoa) intégrée à la direction digitale et innovation permet de gérer les différentes applications informatiques nécessaires à la production de l'information financière.

Processus pour les comptes sociaux

Les résultats mensuels sont disponibles à J+8 ouvrés, ce délai incluant une période d'analyse dite de « préarrêté comptable » au cours de laquelle des contrôles sont opérés. Les résultats mensuels disponibles permettent aux contrôleurs de gestion des différents BU et directions de l'entreprise d'effectuer des suivis réguliers de leur niveau d'activité et de maîtriser le respect de leurs objectifs. Au niveau du contrôle de gestion central de l'entreprise, les résultats mensuels permettent de piloter les risques éventuels de dépassement et de procéder aux recadrages nécessaires le cas échéant pour respecter les objectifs. Afin de garantir les délais de clôture, des préclôtures sont réalisées respectivement à fin mai et à fin octobre. Elles font l'objet de contrôles approfondis des commissaires aux comptes.

Processus pour les comptes consolidés

Outre l'arrêté annuel, les comptes consolidés font l'objet d'un arrêté semestriel selon un planning établi à chaque clôture par la direction financière. Par ailleurs, un reporting est produit mensuellement sur les résultats consolidés du Groupe.

La production des états financiers consolidés est pilotée par une entité de l'unité comptabilité pour l'ensemble du périmètre du Groupe dans l'objectif de garantir que les états financiers consolidés sont élaborés dans le respect des normes et règlements en vigueur et qu'ils donnent une vision sincère de l'activité et de la situation du Groupe.

Les rapports financiers annuels et semestriels font l'objet d'une publication à l'Autorité des marchés financiers (AMF).

La communication interne des procédures et bonnes pratiques

Des informations financières sont mises à la disposition des collaborateurs de la fonction finance sur un site intranet dédié. Ce site a pour vocation de proposer les informations et actualités relatives aux métiers de la finance.

La documentation nécessaire à l'exercice de leur métier est également mise à disposition des collaborateurs de la fonction finance (contrôleurs de gestion, comptables, trésoriers, fiscalistes, etc.) dans une gestion électronique des documents (GED). Il s'agit des documents de référence : principes de gestion, fiches pratiques et formulaires. L'ensemble des thématiques liées à la performance économique de l'entreprise y sont abordées sur la base des processus identifiés par l'AMF : achats / fournisseurs, consolidation, gestion de l'information financière externe, immobilisations incorporelles et corporelles, etc.

4.2.3 Le contrôle de gestion de l'Epic RATP

Le contrôle de gestion est une fonction partagée entre la direction de la performance économique et financière Groupe (contrôleurs financiers et contrôle de gestion central), et les directions de l'entreprise représentés par le réseau des directeurs financiers de business units et contrôleurs de gestion, eux-mêmes sous l'autorité des directeurs des directions de l'Epic.

Le contrôle de gestion vise à sécuriser la trajectoire financière de l'entreprise et à piloter l'activité de l'Epic.

Il est articulé autour d'un processus annuel appelé « le cycle de gestion » qui a pour vocation d'organiser le suivi des budgets d'exploitation, d'investissement et les étapes structurantes de management de l'entreprise (suivi de l'exécution du contrat Île-de-France Mobilités et des contrats d'objectifs des départements notamment). Il est basé sur un échange permanent entre la direction financière DPG et l'ensemble des métiers de l'entreprise aux différentes étapes des processus (projection pluriannuelle, budget, reprévisions de l'année en cours et analyse des résultats).

Ces processus s'appuient sur des supports techniques partagés entre le contrôle de gestion central et les contrôles de gestion des départements, qui assurent l'homogénéité et la traçabilité des pratiques.

Le cycle de gestion est le garant du pilotage de la performance économique et financière de l'entreprise.

Le cycle de gestion « exploitation » est notamment composé des processus suivants :

— le plan de performance à moyen terme : l'objectif est de maîtriser les risques financiers et de piloter la performance écono-

5. Pris pour l'application de la loi n°84-148 du 1er mars 1984 relative à la prévention et au règlement amiable des difficultés des entreprises.

mique à moyen terme, en projetant pour chaque département une trajectoire financière, tenant compte du développement prévisionnel de l'offre, des projets et des évolutions prévisibles de son environnement;
— le budget qui couvre par définition la cible à un an; en cohérence avec le plan de performance de chaque département; l'analyse des variations N/N-1 est faite par grandes causes, notamment l'offre nouvelle, la productivité, les évolutions de gestion ou besoins nouveaux, les transferts entre départements (changements internes de périmètre) et l'évolution des prix;
— le reporting mensuel permet de suivre l'exécution du budget de l'année pour chacun des départements; chaque département alerte sur les risques qui pourraient impacter l'atterrissage de fin d'année;
— enfin, une reprévision consolidée au niveau de l'entreprise, pour s'assurer du respect et du pilotage de la trajectoire définie.

Le cycle de gestion « investissements » est décomposé en trois grands sous-processus :
— la mise à jour des schémas directeurs d'investissement : cette mise à jour annuelle est réalisée sur un horizon de dix ans; l'objectif est de déterminer les investissements à venir en cohérence avec la stratégie de l'entreprise. Ce processus est renforcé par une démarche de cadrage et de priorisation portant sur les premières années et faite en cohérence avec la capacité à financer issue du contrat signé avec Île-de-France Mobilités; cette démarche permet aussi de répondre aux exigences contractuelles de reporting prévues avec Île-de-France Mobilités;
— le processus de décision d'investissement : il permet de s'assurer de la pertinence et de l'opportunité de chaque projet d'investissement; il précède l'ouverture des comptes autorisant le lancement du projet; les principaux projets font l'objet de comités d'engagement, préalables à la décision d'investir;
— les revues de projets et de portefeuilles de projets : ces mises à jour et ces revues sont semestrielles; elles permettent de s'assurer de la bonne exécution des projets, c'est-à-dire l'obtention des livrables dans les délais et les coûts attendus; ces revues permettent aussi de prévoir et de contrôler le niveau de dépenses annuelles, et donc en conséquence de maîtriser l'impact sur la dette; la revue du deuxième semestre est celle qui détermine la trajectoire de l'année suivante.

4.2.4 Le contrôle des filiales et participations

Les filiales font l'objet, de la part de l'Epic, de procédures de contrôles spécifiques, qui visent à maîtriser les risques inhérents au développement. Le contrôle exercé par la RATP est complété par un contrôle financier exercé par les filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Ville sur leurs propres filiales et participations.

Les contrôles *a priori*

Ils comprennent :
— le pilotage de l'activité et des objectifs des filiales à travers l'élaboration de plans stratégiques et de performance à moyen terme;
— le contrôle des décisions à fort enjeux que sont notamment le budget, l'arrêté des comptes, les réponses aux appels d'offres, les contrats majeurs, les opérations concernant le capital, les prises de participation et les créations de sous-filiales.

Ce contrôle est exercé par le comité d'engagement de la filiale concernée, présidé par le directeur financier Groupe, et, selon l'importance des décisions d'engagement, par les instances de contrôle de la RATP (l'Agence des participations de l'État, la mission de contrôle économique et financier des transports, la direction du budget et la direction générale des infrastructures de transports et des mobilités).

Les comités d'engagement des filiales interviennent en amont des conseils d'administration (de surveillance) des filiales, dont ils encadrent les décisions.

Pour RATP Dev et Systra, ces contrôles sont exercés par les comités issus des conseils de surveillance en liaison avec le directeur financier et la directrice de la stratégie du groupe RATP qui siègent dans ces comités :
— le comité d'investissement (RATP Dev) et le comité des engagements (Systra) pour les réponses aux appels d'offres, les contrats et les opérations de croissance externe;
— le comité finance (RATP Dev) et le comité d'audit (Systra) pour les budgets, les arrêtés semestriel et annuel, le plan stratégique et de performance; ces comités veillent plus généralement au suivi des méthodes comptables, à l'information financière du conseil de surveillance et à l'analyse des risques.

Pour les autres filiales, ce contrôle est exercé par un comité d'engagement constitué, pour chaque filiale, de représentants de la direction de la filiale, ainsi que de la direction financière et de la direction générale du groupe RATP.

Les contrôles *a posteriori*

Ils prennent la forme :
— d'un reporting financier mensuel, sur la base notamment d'informations comptables unifiées remontées à travers le progiciel de consolidation et présentées sous la forme d'un tableau de bord des filiales communiqué au comité exécutif; ce progiciel sert à la fois au reporting mensuel et à la consolidation des comptes, ce qui garantit l'homogénéité des informations;
— de la réalisation d'audits : chaque année, certaines filiales font l'objet d'un audit complet de fonctionnement.

Les contrôles a priori et le reporting financier mensuel sont animés par l'unité filiales, fusions-acquisitions fiscalité du département DPG.

Les audits sont assurés par la délégation générale audit, risques et contrôle interne.

Les autres contrôles

Le conseil d'administration de la RATP examine la situation des filiales a minima quatre fois par an :
— en mars, pour ce qui concerne les résultats de l'année antérieure, en même temps que les comptes consolidés;
— en juin, pour ce qui concerne les plans stratégiques et de performance;
— en juillet, pour ce qui concerne les comptes semestriels;
— en décembre, à l'occasion de la présentation de la prévision d'atterrissage et du budget consolidé pour l'année suivante.

Pour la filiale RATP Dev, un compte rendu trimestriel est adressé au conseil d'administration, qui donne un avis sur le budget et le plan stratégique, ainsi que sur les acquisitions ou prises de participation au-delà de certains seuils et sur certaines réponses aux appels d'offres.

Déclaration de performance extra-financière

À PROPOS DU RAPPORT

La déclaration de performance extra-financière (DPEF) respecte les dispositifs réglementaires suivants :

— l'ordonnance n° 2017-1180 du 19 juillet 2017 portant transposition de la directive 2014/95/UE modifiant la directive 2013/34/UE;

— le décret n° 2017-1265 du 9 août 2017.

Une note méthodologique à la fin de la déclaration explique le périmètre et les limites méthodologiques.

Des tables de correspondance avec les référentiels internationaux (Pacte mondial et Objectifs de développement durable de l'ONU, ISO 26000) et un tableau comportant l'ensemble des indicateurs RSE y figurent également.

Dispositif de reporting extra-financier au sein du Groupe :

Supports	Cibles
Rapport annuel	Analystes et investisseurs ISR
Rapport d'activité et de développement durable	Toutes les parties prenantes et le grand public
Rapport d'impact *green bond*	Analystes et investisseurs ISR
Bilan social annuel	Analystes et experts
Sites Internet ratpgroup.com/fr/ www.ratp.fr/le-groupe-ratp/nos-engagements	Grand public

INTRODUCTION

La mobilité est un levier incontournable pour faire face aux enjeux sociétaux et environnementaux croissants des villes de demain. Partenaire privilégié des territoires, le groupe RATP s'engage au quotidien pour une ville plus inclusive, sûre, écologique et humaine.

Les engagements marquants

— 1996
Création de la première instance d'échange permanent avec les associations de voyageurs agréées

— 1999
Signature de la Charte du développement durable de l'Union internationale des transports publics (UITP)

— 2003
Adhésion au Pacte mondial de l'ONU

— 2006
Première politique énergétique

— 2009
Première politique de développement durable et création du comité consultatif de l'accessibilité (CCA)

— 2011
Adoption du premier code éthique

— 2014
Premier reporting RSE Groupe

— 2015
Signature de la Charte RSE pour les marchés du Grand Paris

— 2017
Mise à jour de la politique de développement durable, première émission de *green bonds*

— 2018
Label « Engagé RSE » niveau « confirmé » obtenu pour la RATP. Le groupe RATP rejoint le Forum des entreprises engagées réuni par Transparency International

— 2019
Seconde émission de *green bonds*, nouveau code éthique et code de conduite des affaires et de prévention de la corruption

— 2021
Révélation de la raison d'être du groupe RATP en interne et en externe et définition des principes d'action

— 2022
Renouvellement du label « Engagé RSE » et obtention du niveau « exemplaire » par la RATP, validation des engagements climat de la RATP par l'initiative Science-Based Targets (SBTi), lancement du plan de sobriété énergétique du Groupe, signature des chartes « ÉcoWatt » et « Écogaz », signature de la Charte de l'arbre et du pacte climat-biodiversité de la ville de Paris

— 2023
Nouvelles politique et gouvernance RSE Groupe, nouvelle politique énergétique, lancement du plan de sobriété hydrique, signature de la charte en faveur de la construction hors-site et de la charte « sobriété tertiaire »

L'adhésion au Pacte mondial des Nations unies

Le Pacte mondial ou Global Compact (GC), cadre d'engagement volontaire international, rassemble les entreprises et organisations autour de dix principes directeurs concernant les droits de l'homme, le droit du travail, l'environnement et la lutte contre la corruption. Conformément aux exigences du Bureau du Pacte mondial, le groupe RATP publie chaque année une communication sur le progrès (COP) présentant ses actions visant à respecter ces principes.

Le présent rapport annuel fait office de COP 2023 et répond aux exigences du niveau « avancé » de reporting (GC Advanced) du Pacte mondial des Nations unies auquel la RATP a adhéré en 2003.

NOUS SOUTENONS LE PACTE MONDIAL

THE GLOBAL COMPACT

Les 17 objectifs de développement durable (ODD)

Le groupe RATP contribue également aux ODD de l'ONU. Dans le cadre de sa politique RSE, il a engagé des actions portant sur l'ensemble de ces ODD.

DE LA RAISON D'ÊTRE À LA RAISON D'AGIR

La révélation de la raison d'être

Le groupe RATP a révélé sa raison d'être en 2021 : « Fort d'une expérience centenaire et d'un savoir-faire unique, **le groupe RATP s'engage chaque jour pour une meilleure qualité de ville.**
Partenaire de confiance des villes de demain, en France et partout dans le monde, nous proposons des services performants et innovants de mobilité et d'aménagement urbains qui favorisent le développement de villes plus durables, inclusives et agréables à vivre.
C'est là notre rôle au service de l'intérêt général.
C'est notre raison d'être. »
Issue d'une démarche collaborative menée à l'échelle de l'ensemble du Groupe, la raison d'être de la RATP a bénéficié d'une reconnaissance externe en 2022 à travers l'étude publiée par le cabinet Elvé Conseil. Elle se classe en effet 9e sur 100 raisons d'être étudiées, d'après les critères suivants : claire, inspirante, cohérente, incarnée, mobilisatrice.

La raison d'être du groupe RATP a été déclinée en six engagements plus opérationnels, appelés « principes d'action » :

- **faciliter** l'accès à la ville et ses services au plus grand nombre;
- **dynamiser** les territoires en offrant des services sûrs et efficients;
- **développer** le potentiel et l'engagement de nos collaborateurs et favoriser la diversité;
- **contribuer** à l'accélération de la transition écologique des villes;
- **innover** pour améliorer en permanence notre efficacité opérationnelle et préparer les usages de demain;
- **faire** de la responsabilité sociétale un critère de choix de nos partenaires économiques.

Ces engagements n'ont pas vocation à refléter de manière exhaustive la contribution sociétale positive du Groupe mais à formaliser les domaines de surinvestissement nécessaires à l'atteinte de sa raison d'être. De nombreuses actions menées par l'entreprise alimentent déjà ces différents engagements, comme illustré tout au long de cette édition de la DPEF.

NOTRE POLITIQUE RSE

La politique RSE du Groupe a été actualisée et validée par le PDG du Groupe en juin 2023. Cette mise à jour avait pour objectif de renforcer la cohérence de la politique avec la raison d'être du Groupe, d'intégrer les priorités stratégiques du PDG, ainsi qu'un certain nombre d'attentes et exigences internes et externes.

Notre politique RSE s'organise autour de trois orientations

1. Être un acteur majeur de la mobilité et de la ville durable

- Offrir une mobilité multimodale, accessible et sûre
- Agir en faveur de la santé environnementale
- Contribuer à l'amélioration du cadre de vie et à la résilience des villes au changement climatique

2. Accélérer la transition écologique de nos activités

- Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone
- Préserver les ressources et la biodiversité
- Déployer l'écoconception dans toutes nos activités

3. Affirmer notre responsabilité sociale et sociétale

- Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés
- Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires
- S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur

GOUVERNANCE DE LA POLITIQUE RSE

La **direction stratégie et ville durable** de la RATP pilote la politique RSE à l'échelle du groupe RATP. Chaque direction de l'Epic et chaque filiale a la responsabilité de décliner les engagements du groupe RATP en matière de RSE. La mise en œuvre de la politique RSE s'appuie sur une gouvernance transversale, portée par plusieurs instances qui coordonnent et pilotent la démarche :

— **le comité exécutif :** il valide les projets clés en matière de RSE lors de sessions dédiées, sur les sujets transverses (politique, gouvernance, formation), mais également sur les sujets environnementaux, sociaux ou sociétaux spécifiques (accessibilité, sobriété énergétique, qualité de l'air, notamment). Ces sessions sont organisées régulièrement tout au long de l'année.

— **le comité de pilotage de la performance extra-financière (Copil) :** il est composé des membres du Comex ou des délégués généraux en charge de la finance, de la communication, de la stratégie et du développement durable, des ressources humaines, de l'audit et du contrôle interne, du management des risques et de la présidente du directoire de RATP Développement. Le Copil valide les éléments constitutifs de la DPEF;

— **le comité RSE :** il déploie la feuille de route RSE et diffuse une culture RSE au sein du Groupe via un réseau de responsables RSE issus des directions, business units et filiales;

— **le conseil d'administration** valide le rapport financier et RSE et la DPEF, sur avis de la commission économique et stratégique et du comité d'audit.

Évaluation extra-financière

En 2023, la RATP a passé une évaluation de suivi pour le label «Engagé RSE» de l'Afnor, qui a confirmé son niveau de performance en matière de développement durable sur son territoire historique en Île-de-France. La RATP avait renouvelé en 2022 sa labellisation, en augmentant significativement son score, lui permettant d'atteindre le niveau « exemplaire », le plus haut du référentiel.

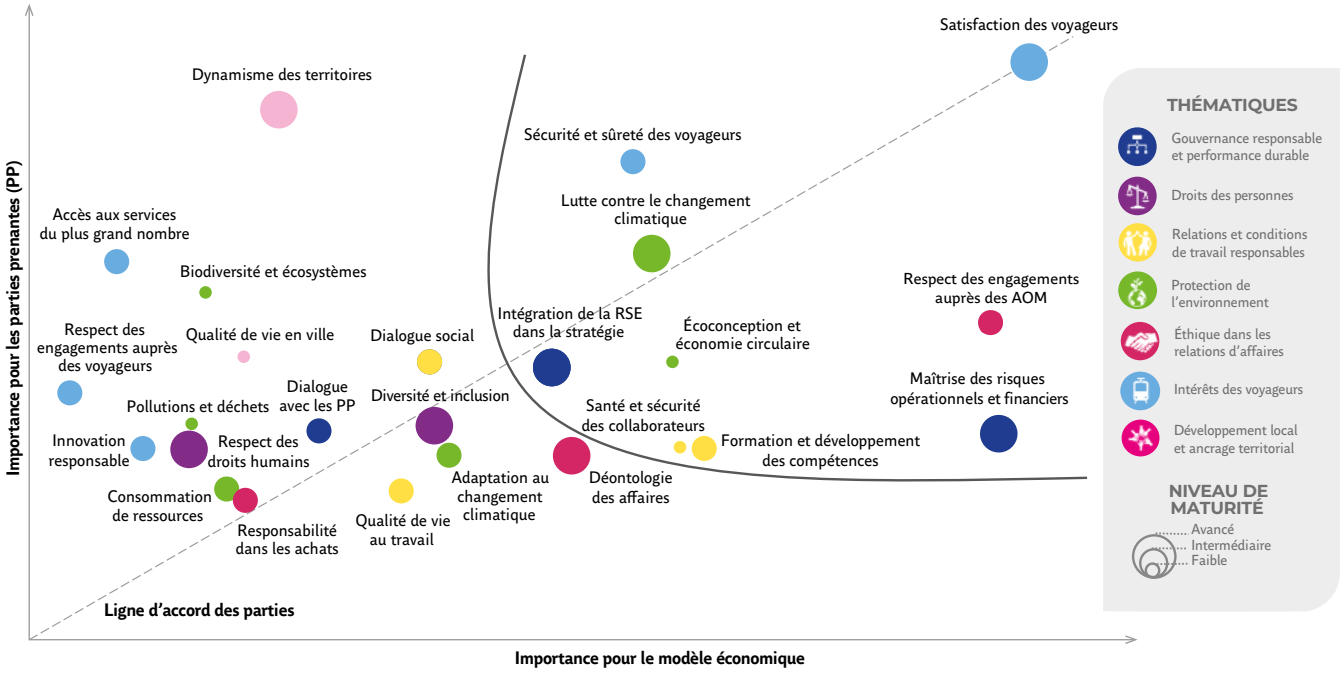
La RATP était la première entreprise de transport au monde à avoir obtenu en 2018 le niveau de maturité « confirmé » avec un périmètre aussi important dès la première évaluation. Aujourd'hui, elle est la seule de son secteur à être reconnue « exemplaire » dans le cadre de ce label.

NOS ENJEUX RSE

Analyse de matérialité

L'analyse de matérialité a été renouvelée en 2021 afin d'actualiser les enjeux RSE du Groupe et également de prendre en compte sa raison d'être dans l'identification des attentes des parties prenantes. Elle est complétée depuis quatre ans par une analyse des risques extra-financiers, permettant d'alimenter la politique RSE du Groupe. Ces deux éléments nourrissent le reporting RSE pour répondre aux exigences de la DPEF introduites par la transposition de la directive européenne n° 2014/95/UE.

Matrice de matérialité du Groupe



Les six enjeux les plus faiblement notés en termes de matérialité ne sont pas présentés sur la matrice : protection des données, création d'emplois pérennes, système de rémunération équitable et transparent, relation commerciale équilibrée, sensibilisation à la mobilité responsable, philanthropie et mécénat.

En complément de la cotation des enjeux RSE par les parties prenantes internes (indiquée en abscisse) et externes (indiquée en ordonnée), qui constitue la représentation classique d'une matrice de matérialité, les enjeux RSE ont fait l'objet d'une cotation « objectivée ». Celle-ci prend en compte, pour l'axe des abscisses, l'impact des enjeux sur le compte de résultat de l'entreprise et, pour l'axe des ordonnées, l'impact des externalités environnementales et sociales qui y sont liées, selon des modèles et bases de données existants. L'analyse comparative de ces deux cotations a conduit à réévaluer à la hausse la matérialité de six enjeux dans la matrice finale : dynamisme des territoires, biodiversité et écosystèmes, dialogue social, écoconception et économie circulaire, santé et sécurité des collaborateurs, formation et développement des compétences.

Analyse des risques extra-financiers

Conformément aux exigences réglementaires du décret d'application n° 2017-1180 du 19 juillet 2017, le Groupe a évalué ses principaux risques environnementaux, sociaux ou liés aux droits de l'homme et à la lutte contre la corruption.

En 2023, la cartographie des risques extra-financiers du Groupe a été révisée, impliquant les mises à jour des cartographies qui l'alimentent (établissement public à caractère industriel et commercial – Epic –, RATP Dev et RATP Solutions Ville). Cette révision a permis de renforcer la mise en cohérence avec les risques portés par la cartographie *corporate*.

L'analyse a donc été réalisée en trois étapes structurantes :

1) définition de l'univers des risques extra-financiers du Groupe. Il a été construit grâce à des éléments de l'univers des risques du Groupe, une recherche bibliographique sectorielle, ainsi que des référentiels reconnus tels MSCI[1] et SASB[2];
2) cotation de chaque risque RSE par les experts du sujet. L'échelle de cotation a été construite par la délégation générale à l'audit, aux risques et au contrôle interne du Groupe, selon une méthodologie identique à celle utilisée pour l'élaboration de la cartographie du Groupe. Les risques ont été évalués en termes de gravité d'impact, d'occurrence et de niveau de maîtrise;
3) hiérarchisation des risques RSE. Les évaluations de gravité et de maîtrise ont permis de hiérarchiser et d'identifier les thèmes prioritaires pour le Groupe, validés en Copil de performance extra-financière.

Ces travaux ont fait évoluer la cartographie des risques extra-financiers par rapport à 2022.

La présentation des risques extra-financiers dans ce rapport fait état de la publication de la liste des 15 risques majeurs issus de la cartographie RSE. Les libellés et les descriptions des risques sont tels qu'indiqués dans le système d'information de gestion des risques (SIGR) par les porteurs de risque. Une table de correspondance renvoie aux sections et pages détaillant les politiques et actions permettant de maîtriser les risques.

1. MSCI (anciennement Morgan Stanley Capital International) est une entreprise de services financiers, publiant notamment les indices boursiers MSCI World et MSCI EAFE.
2. SASB : Sustainability Accounting Oversight Board.

Liste des risques extra-financiers en 2023

Orientation de la politique RSE	Risque	Description du risque	Axe/page DPEF	Chapitre/page contrôle interne et gestion des risques
Orientation 1 : Être un acteur majeur de la mobilité et de la ville durable	Défaut d'accessibilité aux services	Accès difficile aux services de transport ou aux infrastructures (personnes à mobilité réduite - PMR), non-respect des réglementations en la matière.	1.1/p. 63	
	Pollution de l'air	Dépassement des valeurs réglementaires de la qualité de l'air.	1.2/p. 69	
	Nuisances sonores et vibratoires	Nuisances sonores et vibratoires entraînant des plaintes de riverains et des poursuites juridiques ou non, en cas de respect ou non des obligations légales/réglementaires ou normes partagées avec les pairs.	1.2/p. 71	
	Surexposition aux champs électromagnétiques	Défaut de maîtrise des rayonnements électromagnétiques dans les emprises souterraines et en extérieur pouvant entraîner une surexposition aux champs électromagnétiques et porter atteinte à la santé des voyageurs et du personnel.	1.2/p. 73	
Orientation 2 : Accélérer la transition écologique de nos activités	Contribution insuffisante à l'atténuation du changement climatique	Contribution insuffisante de l'entreprise à la réduction des émissions de GES.	2.1/p. 76	
	Pollution d'un milieu	Rejets de polluants ou contaminations du sol, sous-sol et eaux souterraines avec des conséquences directes sur les riverains ou tiers (hors atteinte à la biodiversité, hors pollution de l'eau).	2.2/p. 80	
	Maîtrise défaillante de la consommation d'énergie	Consommation excessive ou non maîtrisée des énergies pour la traction, les véhicules auxiliaires ou les bâtiments.	2.2/p. 80	
	Gestion défaillante des consommations d'eau	Consommation non maîtrisée de l'eau dans les activités (lavage des installations, processus de maintenance, etc.).	2.2/p. 81	
	Gestion défaillante des déchets	Gestion défaillante des déchets dangereux et non dangereux concernant le personnel RATP et les prestataires travaillant sur les sites.	2.2/p. 81	
	Atteinte à la biodiversité et aux écosystèmes	Impacts sur la biodiversité à travers les activités de la RATP en phase projet et en phase exploitation, soit par la rupture des continuités écologiques dans les projets d'infrastructures, soit en phase exploitation avec des impacts sur la faune, la flore et l'écosystème.	2.2/p. 82	
Orientation 3 : Affirmer notre responsabilité sociale et sociétale	Défaillance dans le dialogue avec les parties prenantes	Rupture du dialogue constructif avec les partenaires (collectivités territoriales, autres opérateurs du territoire, fournisseurs, associations, clients, riverains, salariés…).	1.1/p. 62 3.1/p. 89 3.2/p. 90	
	Pratiques d'achats non responsables	Non-respect de la réglementation (article 35 de la loi climat et résilience, plan national des achats durables, impacts de différentes dispositions réglementaires – comme la loi Agec, la loi REEN…).	3.2/p. 91 3.3/p. 96	
	Risques professionnels	Augmentation de la fréquence et de la gravité des accidents du travail et des maladies professionnelles.	3.1/p. 85	3.5.2/p. 44
	Absentéisme (inclut la qualité de vie au travail)	Persistance d'un niveau d'absentéisme post Covid compromettant la réalisation du service (exploitation / maintenance) et réduisant notre performance économique	3.1/p. 85	3.5.1/p. 44
	Non-respect des droits humains dans les activités	Toute atteinte aux règles d'éthique, qu'elle soit à caractère commercial, relationnel, social, discriminatoire.	3.3/p. 94	3.3.3/p. 42

Les mécanismes de gestion des risques sont détaillés dans le rapport sur le contrôle interne et la gestion des risques. Sont présentés dans ce rapport les politiques, les plans d'action et les indicateurs clés de performance suivant les orientations de la politique RSE du Groupe.

Le contenu de la DPEF est ainsi élaboré selon les résultats de l'analyse des risques extra-financiers du Groupe, qui présente 15 risques majeurs en 2023, complétée par l'analyse de matérialité, qui présente neuf enjeux majeurs. Les thématiques prioritaires issues de ces deux exercices, qui se recoupent pour la plupart, sont au nombre de 17. Elles constituent les données d'entrée du tableau de bord ci-après.

TABLEAU DE BORD RSE

Le tableau de bord présente les indicateurs clé de la feuille de route RSE du groupe RATP couvrant **les principaux facteurs de risques extra-financiers et enjeux essentiels identifiés**. Les résultats sont expliqués dans les pages suivantes. La totalité des indicateurs extra-financiers sont publiés dans le tableau des indicateurs figurant à la fin de la DPEF.

Orientation 1 : être un acteur majeur de la mobilité et de la ville durable

Risques RSE et enjeux de matérialité associés	KPI	Périmètre	Cible	Valeur 2023	Tendance	Principe d'action de la raison d'être
Sécurité et sûreté des voyageurs	**Temps moyen de présence journalière du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) sur les réseaux** (heures-équipe/jour)	RATP		558	🟢	
	Accidentologie des réseaux ferrés (nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux)	RATP		12,1	🔴	
	Accidentologie du réseau Bus (nombre d'accidents annuels pour 100 000 kilomètres)	RATP		6,06	🔴	
Défaut d'accessibilité aux services	**Taux de satisfaction des voyageurs** (source : enquête de perception Île-de-France Mobilités)	RATP		85,9 %	🔴	
	Taux de lignes de bus accessibles (Île-de-France)	RATP		85,5 %	🔴	
	Taux de gares RER accessibles (Île-de-France)	RATP		100 %	🟢	
	Taux du personnel en situation d'accueil dans les gares et stations formés à l'accueil des personnes en situation de handicap mental	RATP		83 %	🔴	
Pollution de l'air	**Taux de particules dans les stations souterraines du réseau Squales** (concentration moyenne des particules PM10 en µg/m3)	RATP		82	🟢	
Nuisances sonores et vibratoires	**Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibrations**	RATP/RATP Solutions Ville		483	🟢	
Surexposition aux champs électromagnétiques	**Nombre de mesures champs électromagnétiques réalisées dans l'année**	RATP		530	🔴	
Atteinte à la biodiversité et aux écosystèmes	**Nombre d'hectares végétalisés**	RATP/RATP Solutions Ville	4 d'ici à 2024 dont 1,3 en agriculture urbaine	3,1	🟢	

🏆 Tendance positive et résultat atteint ou dépassé par rapport à la cible.
🟢 Tendance positive ou stable par rapport à 2022.
🔴 Tendance négative.

Orientation 2 : accélérer la transition écologique de nos activités

Risques RSE et enjeux de matérialité associés	KPI	Périmètre	Cible	Valeur 2023	Tendance	Principe d'action de la raison d'être
Contribution insuffisante à l'atténuation du changement climatique	**Réduction des émissions de gaz à effet de serre par voyageur.kilomètre par rapport à 2015**	RATP	-50 % d'ici à 2025	-27 %	🟢	
Gestion défaillante de l'énergie	**Consommation totale d'énergie** (en GWh)	RATP/ RATP Dev/ RATP Solutions Ville		3 570	🔴	
Pollution d'un milieu	**Taux de sites industriels certifiés ISO 14001**	RATP	100 %	100 %	🟢	
	Nombre de sites industriels certifiés ISO 14001	RATP/ RATP Dev		214	🟢	
	Nombre de mises en demeure ICPE	RATP/ RATP Dev	0	1	🟢	
Gestion défaillante des consommations d'eau	**Consommation totale d'eau** (en m³)	RATP/ RATP Dev/ RATP Solutions Ville		1 201 405	🔴	
Gestion défaillante des déchets	**Part de déchets valorisés** (en tonnes)	RATP/ RATP Solutions Ville		99,4 %	🟢	

🏆 Tendance positive et résultat atteint ou dépassé par rapport à la cible.
🟢 Tendance positive ou stable par rapport à 2022.
🔴 Tendance négative.

Orientation 3 : affirmer notre responsabilité sociale et sociétale

Risques RSE et enjeux de matérialité associés	KPI	Périmètre	Cible	Valeur 2023	Tendance	Principe d'action de la raison d'être
Défaillance dans le dialogue avec les parties prenantes	**Taux de conflictualité** (nombre de jours d'absence pour grève/effectif moyen)	RATP		3,22	🔴	
	Nombre moyen de personnes sans abri sur le réseau lors de la fermeture des stations	RATP		149	🔴	
	Nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets de la Fondation	groupe RATP		209 651	🟢	
Pratiques d'achats non responsables	**Montant des achats solidaires** (en millions d'euros)	RATP		4	🟢	
Diversité et inclusion	**Taux de féminisation de l'effectif total**	RATP/ RATP Dev/ RATP Solutions Ville		20,14 %	🟢	
	Taux de féminisation des cadres de direction	RATP Dev		36,1 %	🟢	
	Taux de féminisation du recrutement	RATP		19,3 %	🔴	
Risques professionnels	**Nombre de salariés en instance de reclassement suite à inaptitude définitive**	RATP		230	🔴	
	Taux de fréquence des accidents du travail (nombre d'accidents du travail avec arrêt × 1 000 000 / nombre d'heures travaillées)	RATP	30	32,1	🟢	
	Taux de gravité des accidents du travail (nombre de jours perdus pour accidents du travail × 1 000 / nombre d'heures travaillées)	RATP	3,7	4,9	🔴	
Absentéisme	**Taux d'absentéisme maladie**	RATP/ RATP Dev/ RATP Solutions Ville		17,32	🟢	
Non-respect des droits humains dans les activités	**Nombre d'alertes**	RATP		52	🔴	

🏆 Tendance positive et résultat atteint ou dépassé par rapport à la cible.
🟢 Tendance positive ou stable par rapport à 2022.
🔴 Tendance négative.

Les tendances, notamment négatives, font l'objet d'une analyse dans les chapitres dédiés.

ORIENTATION 1 DE LA POLITIQUE RSE : ÊTRE UN ACTEUR MAJEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA VILLE DURABLE

Expert des transports collectifs, le groupe RATP investit dans de nombreux dispositifs pour garantir à tous ses clients un voyage serein. Il a l'ambition de faciliter la vie quotidienne de chaque voyageur en proposant une offre de transport de qualité, sûre, accessible et durable.

Les politiques présentées permettent de répondre aux risques suivants :
— **défaut d'accessibilité aux services**;
— **pollution de l'air**;
— **nuisances sonores et vibratoires**;
— **surexposition aux champs électromagnétiques**;

Elles permettent également de répondre aux principes d'action de la raison d'être suivants :
— **dynamiser les territoires en offrant des services sûrs et efficients**;
— **faciliter l'accès à la ville et ses services au plus grand nombre**;
— **contribuer à l'accélération de la transition écologique des villes**.

Axe 1.1 – Offrir une mobilité multimodale, accessible et sûre

INCARNER LA MOBILITE DURABLE ET LA VILLE INTELLIGENTE AU SERVICE DES VOYAGEURS

En permanence à l'écoute des attentes des voyageurs, le groupe RATP a pour objectif d'améliorer de façon continue la qualité du service rendu à l'usager. Afin de créer une relation de confiance avec ses clients et de proposer des services toujours plus adaptés à leurs besoins, le Groupe fait de l'expérience des voyageurs une priorité. Il met en œuvre des actions pour améliorer la fiabilité, l'accessibilité, l'accueil, le confort et la propreté des trains et de ses espaces. Sa politique de service, fondée sur la proximité, la simplicité et l'innovation, répond à cette ambition.

27 000
agents des réseaux en contact avec la clientèle

415
points de contact métro et RER

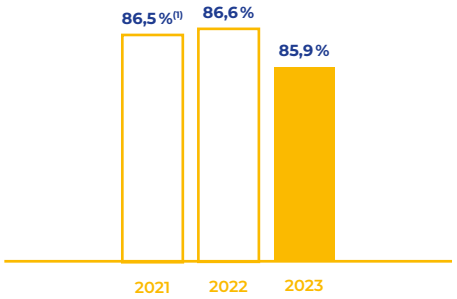
La RATP a dévoilé début 2021 sa charte d'engagements voyageurs, au travers d'une large campagne de communication.

Issue d'une volonté d'améliorer chaque jour davantage la satisfaction client, elle contient neuf engagements qui couvrent tous les services offerts par l'entreprise : de l'information trafic en temps réel en passant par la propreté et la sécurité dans ses espaces et sur tous les réseaux (bus, tramway, métro, RER).

Elle a pour objectifs de :
— démontrer la mobilisation de la RATP pour améliorer la satisfaction de voyageurs clients en répondant à leurs attentes prioritaires;
— diffuser une promesse de service homogène auprès des usagers, dans une logique d'amélioration continue;
— donner à tous les collaborateurs un cadre ambitieux avec des engagements réalistes, concrets et mesurables;
— mettre en lumière toutes les initiatives prises depuis plusieurs années et les efforts réalisés pour, chaque jour, rendre aux voyageurs leurs trajets plus faciles et plus agréables.

Indicateur clé

Taux de satisfaction des voyageurs – RATP



Source : enquête de perception Île-de-France Mobilités.
(1) Résultat portant sur la période de juillet à décembre 2021.

Les enquêtes de perception d'Île-de-France Mobilités s'appuient sur un ensemble de critères d'évaluation de l'expérience client. L'indice composite global du réseau RATP a vu son résultat diminuer en 2023 de 0,7 point par rapport à 2022.

De nombreux facteurs ont affecté en 2023 la perception des transports en commun en Île-de-France (grève sur les retraites, émeutes urbaines, travaux sur le réseau, difficultés de production sur les réseaux bus et métro…), dans un contexte de hausse du trafic (+4,3 % vs 2022). Le dernier trimestre a toutefois été marqué par le retour en plein trafic de toutes les lignes de métro (hors lignes 4, 11 et 14 pour des raisons de travaux).

Les axes qui ont le plus progressé en 2023 par rapport à la situation d'avant crise Covid sont les suivants :
— la vente et la validation : +5 points;
— la propreté : +4,1 points;
— la ponctualité : +3,4 points;
— l'information voyageurs en situation normale : +3,3 points.

Plusieurs actions ont été menées en 2023 pour améliorer la ponctualité des réseaux de transport :
— plans d'actions spécifiques par ligne pour les lignes en difficulté (3, 7, 8, 12);
— campagne de sensibilisation sur les bagages oubliés et les comportements à risques;
— plan massif de recrutement de conducteurs : + 300 conducteurs qualifiés en 2023 dont une partie en prévision des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Proposer des services innovants et digitalisés

En réponse aux habitudes numériques des voyageurs, le groupe RATP investit le domaine des réseaux sociaux en complément des annonces visuelles et sonores. Le Groupe anime notamment un compte sur Facebook, Instagram et plusieurs comptes sur Twitter/X. Les outils digitaux développés par le Groupe servent de supports clés pour renforcer l'information en temps réel et dialoguer avec les voyageurs.

Dans un univers toujours plus connecté, le Groupe conçoit également des solutions de billettique adaptées aux nouveaux usages et aux évolutions des technologies mobiles pour améliorer l'expérience des voyageurs.

La filiale RATP Smart Systems valorise en France et à l'international le savoir-faire du groupe RATP dans les systèmes de transport intelligents, notamment ceux de la billettique et de l'information voyageurs.

Le groupe RATP a acquis en novembre 2020, à travers sa filiale RATP Smart Systems, Mappy, le troisième acteur de la mobilité du quotidien en France. En 2021, RATP Smart Systems a lancé l'application MaaS du groupe RATP nommée Bonjour RATP. Elle permet aux voyageurs de s'informer, de préparer leur trajet et d'acheter et de valider leurs titres de transport depuis leur smartphone. Une application tout-en-un qui propose certains modes de transport disponibles (marche, transport en commun, vélo personnel, vélo libre-service Vélib', VTC Marcel), mais aussi 150 000 points d'intérêt (restaurants, cinémas, supermarchés, fleuristes, écoles, musées, boulangeries, parcs, coiffeurs…), tout en permettant de les situer grâce à la solution cartographique de Mappy.

En septembre 2023, la vente du carnet de 10 tickets T+ en carton a pris fin dans les stations et gares. L'adoption des nouvelles solutions billettiques, conçues par Île-de-France Mobilités, se poursuit. Depuis le lancement des nouveaux services :

— près de 426 000 clients ont désormais adopté le service Navigo Liberté + qui leur permet de voyager librement sur l'ensemble du réseau (sauf RER hors de Paris) et de payer, a posteriori, uniquement les voyages réalisés;
— plus de 6,8 millions de passes Navigo Easy ont été vendus depuis le lancement en juin 2019, ce support constituant une alternative phare au carnet de tickets T+ en carton;
— l'achat de titres depuis les téléphones est également devenu un réflexe pour un nombre croissant d'usagers des transports. Tout d'abord, l'achat de tickets à bord du bus par SMS est vu aujourd'hui comme une solution simple pour acquérir son titre lorsqu'il n'y a pas de station à proximité : ainsi, près de 11,3 millions de tickets ont été vendus sous ce format depuis le lancement en mars 2020. Par ailleurs, environ 1,4 million de voyageurs ont utilisé leur smartphone, notamment via les applications Île-de-France Mobilités ou Bonjour RATP, pour recharger leur passe Navigo ou bien valider directement avec leur téléphone (cette deuxième option ne sera disponible sur IOS qu'en 2024).

Ces nouveaux services portés par l'accompagnement d'ampleur mené par les 27 000 agents au contact des clients, a permis de franchir la dernière étape de l'arrêt de la vente du carnet de tickets T+ dans de bonnes conditions.

En parallèle, la RATP poursuit son implication forte aux côtés d'Île-de-France Mobilités pour réaliser les évolutions nécessaires au lancement des prochains services billettiques qui permettront d'offrir une alternative dématérialisée au billet pour les trajets en banlieue. Cette alternative devrait être mise en service début 2025 et accessible à la fois par le service de post-paiement Navigo Liberté+ ou bien en prépaiement sur support Navigo Easy, l'un comme l'autre pouvant être dématérialisés sur smartphone.

À noter, la fin de la vente de tous les autres tickets en carton, notamment à l'unité, n'est envisagée qu'à l'horizon 2026.

Aussi, en parallèle de la modernisation des produits tarifaires, le paiement sans contact a été déployé à tous les comptoirs de vente et dans la majorité des automates de vente.

Enfin, en vue des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, la RATP a initié un certain nombre d'actions pour fluidifier autant que possible les flux de distribution (déploiement de nouveaux automates de vente ou de modules dans les automates existants pour permettre la délivrance de supports Easy, déploiement d'un équipement permettant la vente en mobilité par les agents, mise en place de files d'attente uniques, etc.). Ces actions se poursuivront en 2024.

Créer une relation de proximité avec les voyageurs

Le groupe RATP place ses voyageurs au centre de ses préoccupations. Plusieurs dispositifs ont été mis en œuvre pour recueillir leurs attentes et besoins et y répondre :

— la présence humaine sur les réseaux en Île-de-France : près de 5 500 agents sont déployés en station et en gare pour accueillir, informer et guider les voyageurs lors de leur voyage et les aider en cas de perturbation. La relation de service est au cœur de leur mission. Les agents ont également un rôle de vente, de conseil et de service après-vente auprès des clients dans le choix de leurs titres de transport;
— des mesures de la qualité produite, au travers de passages de voyageurs mystère et de mesures directes de la perception et de la satisfaction du client, permettant de toujours mieux intégrer la voix de l'usager pour un service attentif et attentionné;
— le programme Mon Client & Moi qui vise à transformer la relation de service avec les voyageurs afin qu'elle soit plus chaleureuse, plus personnalisée mais aussi plus engagée.
— l'amélioration continue dans la prise de parole des agents à destination des voyageurs, lors d'incidents notamment. Plusieurs démarches sont en cours de déploiement en 2023 : simulateur de parole, roue des situations, athlètes du métro…

Au-delà de sa mission de transporteur, la RATP, par l'ensemble de ses actions patrimoniales et culturelles, continue d'enrichir toujours plus l'expérience de transport de ses voyageurs en leur offrant des moments de surprise, de découverte et d'échanges.

En tant que passeur de culture, la RATP s'engage à rendre la culture accessible au plus grand nombre.

La politique culturelle de la RATP se concrétise sur ses réseaux (physique et réseaux sociaux) par la présence, la mise en scène ou l'intégration de formes d'expressions artistiques diverses (poésie, photographie, musique…), avec comme volonté de mettre l'art et la culture à la portée du plus grand nombre.

Informer les voyageurs

L'information sur l'état du réseau à venir et en temps réel est au cœur des enjeux de la qualité de service. Principale attente des voyageurs, la qualité, la justesse et la disponibilité de l'information font partie des éléments déterminants de l'attractivité de l'offre de transport en commun. Pour garantir la meilleure information, la RATP modernise et développe ses dispositifs : nouveaux écrans dans les espaces et les véhicules, application Bonjour RATP et site ratp.fr, diffusion des données en open data, coaching des agents sur leur prise de parole, systèmes d'information modernisés. Ces évolutions permettent aux voyageurs de se déplacer avec sérénité grâce à une information fiable, cohérente et précise.

Au cours de l'année 2023, le groupe RATP a renforcé son accompagnement des voyageurs au travers de dispositifs innovants et a déployé des outils plus performants pour ses agents au quotidien.

Le groupe RATP a ainsi mis en place Trad. IV.IA, une solution de traduction des messages d'information voyageurs en temps réel par IA. Cet outil permet d'une part de traduire les perturbations inopinées sur les annonces sonores et visuelles en 5 langues (toutes les lignes seront équipées avant les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024), et d'autre part, de traduire en temps réel une conversation dans 16 langues. Sur tablette, l'agent sur le terrain peut ainsi discuter avec un voyageur non francophone grâce à Trad. IV.IA. L'agent peut également échanger de manière facilitée avec un voyageur malentendant ou sourd, par écrit, grâce à Trad. IV.IA. Tous les agents présents en gare et station en sont munis. À l'approche des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, cette solution représente un atout majeur dans la relation de proximité avec tous les voyageurs.

La RATP enrichit continuellement l'information qu'elle met à disposition des voyageurs. Depuis l'été 2023, les informations sur les perturbations d'exploitation de tous les métros, tramways et trains RER et Transilien d'Île-de-France sont diffusées sur les écrans des stations et gares. Les voyageurs sont également désormais informés des déviations affectant les itinéraires des bus directement sur les écrans du réseau de bus. Ces informations, quels que soient les modes, sont désormais saisies par les agents RATP sur un outil modernisé, garantissant une meilleure cohérence et réactivité de diffusion.

Première source d'information des voyageurs lors d'une perturbation, la RATP a pris conscience de l'importance d'améliorer la qualité des annonces sonores. Depuis 2019, plus de 15 000 agents conducteurs, machinistes et informateurs ont été sensibilisés et formés à la prise de parole afin de proposer des communications plus pertinentes, audibles et compréhensibles.

Offrir des espaces propres et modernes

La propreté des stations, des gares et des trains est une attente forte des voyageurs. Du fait de l'étendue de son réseau et de sa fréquentation, c'est un défi important pour le Groupe.

Un nouveau marché de nettoyage des espaces et des trains (NET) a été mis en œuvre depuis septembre 2021. Un dispositif en rupture a été décidé pour répondre aux nouvelles exigences des clients voyageurs et d'Île-de-France Mobilités en termes de qualité attendue. Les grands principes de ce marché portent sur un nouvel allotissement, avec :

— une spécialisation par type d'espaces (stations et gares, trains métro et RER, locaux privatifs, voies, locaux techniques);
— une clause de réexamen permettant de rediscuter les conditions d'exécution des marchés chaque année (adaptation des grilles de contrôle, mise en œuvre d'innovations, adaptation des suivis des prestations…);
— et des évolutions en termes de prescription (précisions sur les attendus des prestations de nettoyage, renforcement des contrôles qualité, évaluation/pénalités adaptées à chaque type de nettoyage, exigences en termes de traçabilité et digitalisation des process).

À la lumière des résultats et de leur évolution en 2023, la constitution de lots spécifiques et le renouvellement total du système de qualité sont une réussite. Cette disposition sera maintenue pour les prochains marchés de nettoyage sur le réseau ferré. Le renouvellement des marchés propreté sur les espaces est prévu en 2025 et celui sur le matériel roulant ferré interviendra en 2026. Les réflexions stratégiques concernant l'allotissement des espaces, la nature des prestations, le traitement des signalements, le système qualité mais aussi les systèmes d'information sont d'ores et déjà engagés, avec une attention particulière portée à la sobriété hydrique.

Dans le cadre de la loi Agec (Anti-gaspillage pour une économie circulaire), la RATP va également déployer en 2024 un dispositif de tri des déchets à la source dans les gares et stations, conformément aux obligations applicables. Une étude d'implantation a été menée en 2023.

Enfin, l'année 2023 a été marquée par le déroulement, du 8 septembre au 28 octobre, de la Coupe du monde de rugby en Île-de-France. Le retour d'expérience de la gestion de cet événement a mis en avant l'excellence opérationnelle sur de nombreux périmètres. Concernant la propreté, dans un contexte de très forte affluence, les actions de renfort de nettoyage en temps réel, tout au long de la journée dès lors qu'un match était prévu, ont permis de maintenir des espaces propres et agréables. Cet événement exceptionnel a permis également d'identifier de bonnes pratiques à maintenir et à optimiser de manière générale mais aussi lors de grands événements comme les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

POUR UNE SOCIÉTÉ PLUS INCLUSIVE : L'ACCÈS A LA MOBILITÉ POUR TOUS, UN DEFI HUMAIN ET TECHNIQUE

Selon l'Organisation mondiale de la santé, un milliard de personnes, soit 15 % de la population mondiale, se trouvent en situation de handicap, qu'il soit moteur, sensoriel (visuel, auditif), psychique ou mental. Or, la mobilité est un facteur incontournable de bien-être et d'insertion dans la société.

L'accessibilité de la chaîne de transports en commun est donc un enjeu majeur pour la société, comme pour le groupe RATP. Pour permettre l'accès de chacun, et notamment des personnes en situation de handicap, aux transports en commun, le Groupe s'engage concrètement depuis plus de trente ans aux côtés de toutes les parties prenantes concernées – associations, agents, collectivités, voyageurs – et investit massivement aux côtés d'Île-de-France Mobilités pour améliorer l'accessibilité de son réseau aux personnes en situation de handicap.

Surtout, le groupe RATP est convaincu qu'améliorer l'accessibilité des réseaux qu'il exploite au bénéfice des usagers en situation de handicap profitera plus largement à l'ensemble des voyageurs.

À cet égard, les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 sont une opportunité pour faire davantage, en offrant de nouvelles solutions pour permettre de pouvoir accéder aux sites des épreuves dans les meilleures conditions. Ces solutions forment le plan de renforcement de l'accessibilité aux déficients sensoriels à horizon des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, dont la pertinence a été réaffirmée dans le cadre du comité interministériel du handicap du 20 septembre 2023. Il se décompose en trois axes :

— renforcer la présence humaine au plus près des voyageurs (former les agents sur les bonnes pratiques de la prise en charge des personnes en situation de handicap, faciliter la communication entre les agents RATP et les déficients sensoriels y compris étrangers);
— faciliter la mobilité des voyageurs avec des déficiences sensorielles (sonoriser le nom des stations dans les trains d'ancienne génération, guider dans les stations grâce à des manchons en braille, à une application d'aide aux déplacements et à des panneaux de signalétique adaptée, équipements de vente adaptés);
— améliorer l'information des voyageurs en rendant l'information plus accessible (mettre en accessibilité le site et l'application Bonjour RATP, créer des guides pratiques par handicap).

Chiffres clés

Bus

86 %
des lignes du réseau Île-de-France (dont **100 %** du réseau bus parisien) sont accessibles aux utilisateurs en fauteuil roulant (UFR)

100 %
des bus sont équipés de dispositifs d'affichage visuel dynamique et d'annonces sonores automatiques

Tramway

100 %
des stations de tramway sont accessibles aux utilisateurs en fauteuil roulant (UFR) et disposent de dispositifs d'affichage visuel dynamique

100 %
des tramways sont équipés de dispositifs d'annonces sonores automatiques

Métro

La ligne 14 est
100 %
accessible aux personnes en fauteuil roulant (13 stations et trains)

Toutes les nouvelles stations des prolongements de lignes (4, 11, 12) sont ou le seront également.

Cependant, l'accessibilité des tronçons des prolongements des lignes 4, 11 et 12 aux personnes en fauteuil roulant est assujettie à l'arrivée des nouveaux matériels roulants (ligne 4 fin 2023, ligne 11 mi-2024 et ligne 12 2030-2031)

66 %
des métros sont équipés de dispositifs d'annonces sonores automatiques et **48 %** d'affichage visuel dynamique

RER

100 %
des gares RER sont accessibles aux voyageurs en fauteuil roulant, avec un accueil personnalisé et en temps réel, et sont équipées de dispositifs d'affichage visuel dynamique

100 %
des trains sont équipés de dispositifs d'annonces sonores automatiques

88 %
des trains sont équipés de dispositifs d'affichage visuel dynamique

Un dialogue permanent avec les associations

Pour mettre en place des solutions d'accessibilité adaptées, la RATP entretient, par le canal de la mission accessibilité, un dialogue continu avec toutes les parties prenantes concernées par l'accessibilité : associations, agents, collectivités, voyageurs. Elle mène ainsi régulièrement des projets en coopération étroite avec elles, et tout particulièrement avec les associations représentatives.

Deux à trois fois par an, se tient le comité consultatif de l'accessibilité (CCA), sous la présidence du PDG, composé de neuf associations représentatives, afin d'échanger sur les projets en cours et les prospects, recueillir leurs avis et trouver des solutions communes.

Afin d'évaluer la qualité de perception de l'accessibilité de nos réseaux, une enquête appelée Carnets de voyage est menée depuis onze ans auprès des voyageurs en situation de handicap. Elle permet d'apprécier leur satisfaction globale quant à l'utilisation des réseaux RATP, et de cerner les difficultés rencontrées au quotidien et les appréhensions. Elle a permis par exemple d'améliorer la disponibilité des rampes UFR dans les bus ou d'instaurer deux places UFR dans les bus exploités par la RATP.

La formation des agents et la certification Cap'Handéo, services de mobilité

Les agents, présents dans les stations de métro et les gares RER du début à la fin du service, sont les premiers représentants de la RATP en contact avec les voyageurs et notamment avec les personnes à mobilité réduite. Afin de pouvoir répondre aux besoins spécifiques de ces clients et leur apporter l'aide nécessaire, des formations ont été mises en place (sensibilisation aux différents types de handicap, manipulation des équipements liés à l'accessibilité, mise à jour régulière des acquis…).

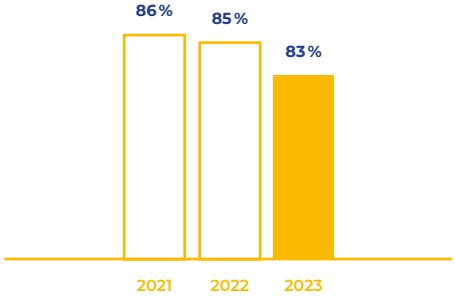
Elles ont permis d'obtenir la certification Cap'Handéo services de mobilité, dans laquelle la RATP s'est engagée depuis plusieurs années. Créé à l'initiative des principaux organismes du handicap, c'est le seul label nationalement reconnu en matière d'accessibilité pour l'accueil des personnes en situation de handicap moteur, mental, psychique, auditif ou visuel. Il atteste de la bonne prise en charge des personnes en situation de handicap tout au long de leur voyage : de la recherche d'information en amont (site Internet, service clientèle) jusqu'à l'arrivée à destination.

100 % des lignes de métro et de RER exploitées par la RATP sont certifiées Cap'Handéo services de mobilité depuis février 2023.

Les lignes de tramway T2, T5 et T7 ainsi qu'OrlyVal se sont lancées également dans cette démarche en 2023 (le T8 renouvellera sa certification).

Taux du personnel en situation d'accueil

dans les gares et stations formé à l'accueil des personnes en situation de handicap mental (label S3A) – RATP



Plusieurs centres bus ont initié la démarche de labellisation S3A pour l'ensemble de leurs équipes (machinistes et encadrants, agents de contrôle et d'accueil, agents des véhicules d'intervention mais aussi chargés de formation et responsables d'équipe de ligne). Cette labellisation forme à l'accueil des personnes déficientes intellectuelles.

Des équipements adaptés

Dans les stations de métro et les gares RER, il existe :

— des balises sonores pour aider les déficients visuels à repérer les accès et les principaux services. À certains accès, elles indiquent le nom de la station et la (les) ligne(s) qu'elle dessert et leurs directions; dans les salles d'accueil, elles permettent de repérer le guichet, les automates de vente à interface vocale, les interphones permettant de rentrer en contact avec un agent;
— des automates de vente à interface vocale et avec des écrans adaptés aux personnes malvoyantes (contraste et ergonomie adaptés, très gros caractères);
— des boucles à induction magnétique à tous les guichets et dans les nouveaux interphones, destinées aux malentendants appareillés;
— des écrans d'information visuelle dynamique sur le temps d'attente des prochains trains et indiquant les perturbations de trafic du réseau;
— des escaliers sécurisés grâce aux bandes d'éveil de vigilance installées à chaque palier, aux nez de marches contrastés et antidérapants, aux contrastes des premières et dernières contremarches, aux mains courantes continues et prolongées;
— des passages élargis pour faciliter le franchissement des appareils de contrôle;
— une signalétique de guidage, utilisant des signes de très grande dimension, qui favorise le repérage en hiérarchisant l'information voyageurs, notamment pour les personnes malvoyantes ainsi que pour celles présentant une déficience intellectuelle;
— sur les quais : des interphones repérables grâce à une bande d'interception au sol, détectable à la canne par les déficients visuels; des panneaux d'information visuelle et sonore indiquant la direction de la ligne, le temps d'attente des prochains trains; des bandes d'éveil de vigilance en bordure de quai.

Dans les stations de tramway

L'achat de titres de transport se fait à l'aide d'un automate de vente à interface vocale, à côté duquel se trouve un interphone que tout voyageur peut utiliser pour entrer en contact avec un agent. Une information visuelle indique la direction de la ligne et le temps d'attente des prochains tramways. Elle est doublée par un message sonore, déclenchable via la télécommande universelle des personnes déficientes visuelles.

Dans les abribus

Une information visuelle indique la (les) ligne(s) concernée(s) et la direction, ainsi que les temps d'attente des prochains passages des bus. Le message sonore équivalent est, selon les cas, déclenchable via un bouton ou via la télécommande universelle. Cet équipement, fourni gratuitement par certaines villes, dont la Ville de Paris, aux déficients visuels, leur permet d'obtenir des informations sonores en l'actionnant.

De nouvelles solutions

Sont en cours ou ont fait l'objet d'expérimentations :

— différents systèmes pour sonoriser le nom des stations dans les trains de certaines lignes de métro;
— différents systèmes de guidage *indoor* afin de faciliter les déplacements des déficients visuels dans nos stations/gares (compagnon sonore, NaviLens, Evelity, manchons en braille et gros caractères…);
— un système de demande d'arrêt de bus via une application (Stopbus);
— une application sur la tablette des agents de gares et stations pour aider à renseigner les voyageurs, notamment les déficients auditifs (transcription écrite/orale de la réponse de l'agent);
— la recherche et des tests de dispositifs de monte-escaliers, en vue de pouvoir dépanner les personnes en fauteuil roulant en cas de problème.

Sur l'application du réseau de transport Bibus à Brest, une nouvelle fonctionnalité d'assistance aux déplacements, baptisée Streetco, permet aux personnes à mobilité réduite de prendre connaissance d'obstacles se situant sur leurs trajets, depuis et vers les points d'arrêt du réseau, pour faciliter l'intermodalité et les itinéraires totalement piétons.

Des documents et des démarches pédagogiques

Différents documents et supports sont conçus et édités par la mission accessibilité de la RATP :

— des guides pédagogiques, explicitant le mode d'emploi des différents réseaux et adaptés à tous les types de handicap (moteur, visuel, auditif, mental) sont disponibles en plusieurs langues;
— un plan du réseau Paris/Île-de-France (édité en collaboration avec Île-de-France Mobilités), à destination des personnes à mobilité réduite, permettant d'apprécier le niveau de facilité d'accès aux quais dans les gares et les stations (présence d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques, le cas échéant, indication de la profondeur…);
— un atlas en braille et gros caractères du métro à destination des formateurs des déficients visuels;
— un guide par ligne de métro et de RER détaillant pour chaque station l'adresse des accès avec présence d'un agent, les services et les équipements à destination des personnes à mobilité réduite, les correspondances ainsi qu'éventuellement les sites touristiques, parcs, services administratifs, grands centres commerciaux, taxis, etc. situés à proximité;
— un guide des bonnes pratiques à l'usage des agents en complément des sensibilisations à l'accessibilité dispensées par les centres de formation de la RATP.

Par ailleurs, des ateliers de découverte du métro et des autres modes ont été organisés en 2023 avec des associations : l'Institut national des jeunes aveugles (INJA), le Sessad de Montrouge, le Service d'intégration des aveugles et malvoyants 78 (SIAM 78).

Au Caire, RATP Dev Mobility Cairo s'est associée à la fondation Baseera pour assurer l'accessibilité et la sécurité des voyageurs mal-voyants sur la ligne 3 du métro. Un atelier a été organisé avec un groupe de personnes malvoyantes dans l'une des stations de la ligne pour aider les participants à acheter un ticket de métro, à trouver leur chemin jusqu'au quai et à se repérer sur les quais.

LA SÉCURITÉ, UNE PRIORITÉ ABSOLUE

La sécurité et la sûreté des voyageurs sont au cœur de l'engagement du groupe RATP et de ses filiales. La sécurité ferroviaire et la sécurité routière sont les fondements essentiels de l'activité du Groupe et sont omniprésentes dans tous les aspects de son activité, partout dans le monde. L'ensemble des salariés du Groupe travaillent au quotidien pour prévenir les risques d'accident, identifier des axes d'amélioration en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes et sensibiliser tous les publics sur les bons usages à adopter.

Renforcer continuellement les procédures de sécurité ferroviaire et la sensibilisation au risque d'accident ferroviaire

Directement rattachée à la présidence, la délégation générale à la sécurité ferroviaire (DGSF) veille aux conditions de prise en charge de la sécurité ferroviaire dans toutes les entités du groupe RATP. La DGSF fait réaliser des audits de sécurité ferroviaire, au sein de la RATP comme dans les filiales, pour contrôler l'ensemble des activités pouvant avoir un impact sur la sécurité des voyageurs : exploitation, maintenance des matériels roulants, maintenance des équipements industriels, maintenance de la voie, conduite des projets.

La politique de sécurité ferroviaire se décline notamment au travers de la recherche permanente de la sûreté de fonctionnement et de la maîtrise de la qualité de la production et du service, afin d'assurer à ses clients et à la collectivité le service sûr attendu, et à son personnel la sécurité dans ses interventions.

Pour garantir la pérennité des compétences de sécurité ferroviaire, la RATP assure la formation de toutes les personnes ayant à réaliser une tâche en lien avec la sécurité, dans tous les domaines de la conception, de la production et de la maintenance.

Les règlements de sécurité de l'exploitation Métro et Tramway ont été révisés par la RATP en 2023 pour intégrer notamment les dernières évolutions organisationnelles de l'entreprise, tout en s'assurant que le niveau de sécurité des organisations projetées est au moins équivalent à celui des organisations actuelles.

La DGSF a piloté la phase de préparation au déploiement de la « culture juste »[3] dans le Groupe afin de créer les conditions de confiance nécessaires pour que les informations concernant la sécurité ferroviaire circulent bien, dans les directions de l'Epic et dans les filiales en charge d'exploiter et maintenir des systèmes de transport ou d'en assurer l'ingénierie.

Une campagne de sensibilisation à la sécurité ferroviaire a été déployée au sein du Groupe pour réaffirmer la nécessaire prise de conscience du risque dans les différents métiers. Par ailleurs un e-learning dédié à ce sujet a été mis à disposition pour la formation de l'encadrement afin de renforcer encore la culture de sécurité ferroviaire.

Le risque accident ferroviaire est détaillé dans la partie « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

Le savoir-faire reconnu du Groupe en matière de sécurité ferroviaire est par ailleurs mis à contribution dans le cadre des instances françaises, européennes et internationales à travers :

— un partage de son expertise avec les services de l'État en participant aux consultations relatives aux évolutions réglementaires, comme la révision du décret STPG relatif à la sécurité des transports guidés, initiée en 2023;
— la participation aux travaux des instances pilotées par les services de l'État dans le cadre du retour d'expérience national pour l'amélioration de la sécurité ferroviaire des réseaux;
— la participation aux travaux des instances européennes, dans le cadre du mandat européen M/486, visant à l'adaptation et à la création de normes dans le domaine du rail urbain, mais également aux travaux des instances nationales et internationales de normalisation telles que le BNF (Bureau de normalisation ferroviaire) ou l'IEC (International Electrotechnical Commission).

Renforcer la maîtrise de la sécurité routière

La sécurité routière reste un marqueur fort de l'identité de la RATP, dont le niveau d'excellence en la matière contribue à différencier son offre de service et à affirmer son rôle de partenaire privilégié des villes.

Ainsi, les dispositifs de maîtrise d'activité déployés au sein du groupe RATP sont conformes aux meilleurs standards, fondés sur une analyse de risques, avec un référentiel de contrôle interne porté au plus haut niveau. Dans ce cadre, différentes actions sont mises en œuvre :

— un suivi médical qui garantit la capacité des collaborateurs à exercer leur métier dans des conditions optimales de sécurité;
— des ré-accueils systématiques à la suite des accidents, afin de faire une analyse sur les circonstances et détecter d'éventuelles pistes d'amélioration dans la perspective d'éviter la banalisation de l'accidentologie;
— des contrôles portant notamment sur les phénomènes d'addiction.

Il s'agit, sur ce dernier point, de contrôles inopinés réalisés auprès des machinistes receveurs à l'aide d'un éthylomètre et menés dans un local clos pour respecter la confidentialité. En cas de contrôle positif, le management rassemble tous les éléments de preuve justifiant du comportement anormal du salarié (signes physiques comme nervosité, passivité, somnolence, agressivité et/ou signes professionnels comme perte d'efficacité au travail, imprudences, négligences, oublis, absentéisme). Une procédure disciplinaire est ensuite engagée. Les audits conduits sur les entités opérationnelles apportent un regard complémentaire sur la maîtrise d'activité par les opérationnels.

Enfin, la recherche de l'amélioration par l'innovation reste une composante croissante de l'action du groupe RATP en matière de sécurité routière, qu'il s'agisse d'aides à la conduite, d'outils favorisant la conduite sécuritaire, ou bien de la surveillance et du contrôle des organes de sécurité.

Accroître la sensibilisation du grand public

La RATP multiplie les actions de sensibilisation pour une meilleure cohabitation entre les modes doux (vélos, trottinettes) et les bus. L'objectif affiché est de diminuer sensiblement le nombre d'accidents en apprenant à partager la voirie tout en faisant prendre conscience des dangers.

Les différents thèmes abordés lors de ces sensibilisations concernent notamment les risques liés aux angles morts, l'utilisation des trottinettes et l'initiation aux bonnes pratiques du vélo. Ce dispositif de prévention est déployé dans les unités opérationnelles des réseaux de surface (bus, tramway) pour qu'elles puissent sen-

3. La « culture juste » est « une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions lorsqu'elles sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés. » Source : règlement européen (UE) n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.

sibiliser les utilisateurs, notamment sur les zones géographiques de leur périmètre les plus accidentogènes.

Les collisions avec les piétons sont relativement peu nombreuses, mais demeurent un enjeu de sécurité prioritaire. Ainsi, la RATP mène des opérations de prévention dans les écoles et auprès des riverains. Les machinistes receveurs sont sensibilisés via une formation axée sur la vigilance. Cette formation revient sur l'attention à porter à l'environnement (autres usagers de la voirie), l'anticipation du danger, l'adaptation de la vitesse et la gestion du freinage d'urgence.

Brest Métropole et son réseau Bibus ont lancé en 2023 une nouvelle campagne de communication destinée à inciter les cyclistes à la prudence sur la voirie. Afin de les sensibiliser aux risques de chute sur les voies du tramway ou de collision avec les bus, cette campagne rappelle quelques règles à suivre pour la sécurité de tous : circulation aux abords du tramway, circulation dans les couloirs de bus, respect des panneaux de signalisation. En interne, une communication est faite aux conducteurs pour rappeler les bonnes pratiques, comme le fait de dépasser les vélos avec plus d'un mètre de distance.

Travailler en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes du territoire

Connaître et comprendre l'accidentalité sont deux étapes importantes afin d'orienter l'action en sécurité routière. La connaissance porte sur les accidents, mais également sur un certain nombre de facteurs comportementaux qui participent à l'accidentalité. C'est par l'analyse de l'ensemble de ces données et leur compréhension, que l'on peut apprécier le système de management de la sécurité routière et proposer de nouvelles actions ciblées.
Ainsi, les échanges avec les services techniques des communes, préfectures et organismes rattachés aux différents ministères en charge de l'amélioration de la sécurité des déplacements permettent de mettre en œuvre des actions de sécurité, par l'aménagement ou par l'information et la sensibilisation, et d'évaluer les actions mises en œuvre.

Anticiper la gestion de la sécurité routière dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024

Compte tenu du volume très important de personnes qui devraient assister aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 (10 500 athlètes et plus de 13 millions de spectateurs) et qui utiliseront les transports en commun sur l'ensemble du territoire francilien, la RATP devra faire face à des contraintes complexes tout en assurant le transport dans des conditions exceptionnelles d'utilisation des réseaux.
Des mesures spécifiques sont ainsi mises en place au plus près des contraintes associées aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Dès 2023, des ajustements de l'offre et les modifications de parcours des lignes ont été pensés en fonction de la construction des infrastructures sportives, du transport des athlètes, des épreuves sur route, de l'organisation de la cérémonie d'ouverture des Jeux de Paris 2024, et des voies olympiques[4].

Afin de renforcer la maîtrise du risque routier, l'approche retenue est de développer l'implémentation d'un système de management dédié et d'un contrôle interne pour améliorer l'ensemble des résultats liés à la sécurité routière. Ces dispositifs ont déjà conduit à l'obtention de la certification ISO 39001 (management de la sécurité routière) par l'AFNOR de la business unit RDS (Réseau de surface) pour le transport de personnes du réseau Bus et Tramway de l'Epic.

Aux États-Unis, le réseau de bus SunTran à Ocala, exploité par RATP Dev USA et qui dessert le comté de Marion (Floride), a été distingué par la Federal Public Transportation Association (FPTA) en recevant deux prix :
— Le Bus Safety Excellence Gold Award,
— La mention spéciale pour le système de transport exceptionnel de l'année.

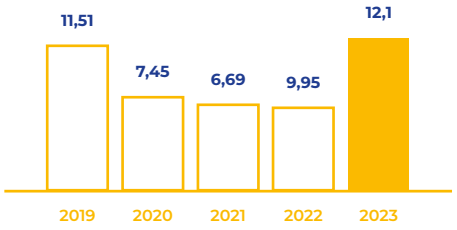
Ces prix viennent récompenser les efforts et l'engagement de l'équipe en matière de sécurité et de qualité de service. Le réseau exploité par SunTran compte sept itinéraires fixes et transporte 500 000 voyageurs chaque année.

Le risque routier est détaillé dans la partie « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

Indicateurs clés

Accidentalité des réseaux ferrés – RATP

(nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux)

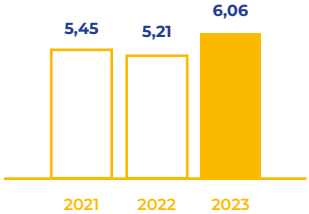


L'indicateur d'accidentalité cumulé métro/RER/tramway a augmenté significativement en 2023, en lien avec la remontée de la fréquentation en sortie de crise sanitaire. Les années précédentes avaient en effet été marquées par une diminution notable de l'indicateur, conséquence de la baisse des événements individuels de voyageurs, liée à la baisse du trafic voyageurs pendant la période.

L'indicateur d'accidentalité du réseau Tramway pour RATP Dev France suit la même tendance que l'indicateur RATP, impacté par une légère hausse des collisions avec des tiers et des événements individuels de voyageurs (36,4 en 2023 contre 22,5 en 2022 et 20,4 en 2021).

Évolution de l'accidentalité du réseau bus – RATP

(nombre d'accidents pour 100 000 kilomètres totaux)



4. Voies réservées aux personnes accréditées (athlètes, délégations nationales…) pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques, afin d'optimiser la desserte des sites officiels, tout en limitant les impacts sur l'activité quotidienne et la vie de la cité (185 km de voies en Île-de-France).

Bien qu'en augmentation par rapport à 2022, les résultats 2023 se maintiennent à un niveau bas comparativement à la période d'avant crise sanitaire (6,58 en 2019, 6,72 en 2018), avec une diminution du taux de gravité et du nombre de blessés. Le coût moyen d'un sinistre par véhicule a baissé de 21 % et le nombre de sinistres corporels de 17 % par rapport à 2022. L'immense majorité des accidents est causée par des véhicules tiers, dans un contexte de circulation difficile à Paris et en petite couronne. Le nombre d'accidents impliquant des vélos et EDPM (nouveaux engins de déplacement personnel motorisés : trottinettes électriques, mono-roues, gyropodes, hoverboards) reste marginal, bien qu'ils apparaissent dans les sinistres les plus graves.

LA LUTTE CONTRE LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS

Dans un contexte de vigilance accrue, le Groupe se mobilise au quotidien pour assurer la sûreté des voyageurs, des personnels et des biens. La RATP est l'un des seuls opérateurs de transport urbain à disposer d'un service interne en la matière, le GPSR. La sûreté est en effet une composante de sa mission de service public :

— contribuer à la sûreté des voyageurs est une obligation de service public;
— assurer la sûreté des personnels et des installations est une garantie de la continuité de ce service.

La RATP agit essentiellement sur deux axes en termes de prévention :

— la prévention situationnelle pour réduire le sentiment d'insécurité des voyageurs;
— la prévention sociale, pour avertir les jeunes publics à travers des actions de sensibilisation, dans le cadre scolaire notamment.

Une organisation pour dissuader et intervenir

Environ 1000 agents du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR), rattachés à RATP Sûreté, ont pour mission de protéger, d'assister et de sécuriser les voyageurs, le personnel et les biens sur l'ensemble des réseaux bus, métro, RER et tramway. Une centaine d'équipes est déployée 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

Afin de couvrir l'ensemble du réseau et ainsi d'assurer la plus grande efficacité possible, le GPSR travaille avec les forces de l'ordre, notamment la brigade des réseaux franciliens (BRF) de la préfecture de Police de Paris ou les Douanes (et prochainement les polices municipales), de manière complémentaire et coordonnée dans le cadre d'opérations conjointes.

La RATP dispose par ailleurs de systèmes d'alerte et de moyens pour garantir la sûreté de ses voyageurs. Tous les agents RATP présents dans les stations et gares du réseau sont mobilisables directement par le biais de bornes d'appel d'urgence, installées dans les stations et gares du réseau RATP. Ils peuvent à tout moment alerter le poste de commandement sûreté de la RATP.

La vidéo protection constitue un outil indispensable dans la chaîne de sécurisation, en complémentarité d'une présence humaine dense et réactive. Plus de 50 000 caméras sont installées dans les rames, sur les quais et dans les couloirs du réseau RATP.

L'adoption de la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) entérine la prolongation et l'extension de l'expérimentation des caméras piéton pour les agents du GPSR, et valide le principe d'équiper les agents de contrôle de la RATP pour qu'ils puissent, à leur tour, tester ce dispositif (article 32 ter de la LOM).

Après quatre ans d'expérience dans la mise en œuvre d'équipages cynotechniques de détection d'explosif sur le réseau ferré, les résultats très positifs sur la fluidité du trafic ont conduit la RATP, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités, à renouveler le dispositif pour une période de quatre ans, couvrant ainsi le mondial de rugby en 2023 et les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Le périmètre s'étend à 59 gares du RER et à l'ensemble des stations de métro, que l'objet soit en rame ou en quai. La mutualisation de moyens entre la SNCF et la RATP sur les grands pôles multimodaux est maintenue. Plus de 36 heures d'interruption de trafic ont pu être évitées grâce à ce dispositif en 2023.

Accompagner l'action des pouvoirs publics

Le risque attentat est au cœur des préoccupations politiques, sociétales et médiatiques. La RATP s'est investie pour la prévention et le traitement des conséquences de la menace terroriste tout en accompagnant l'action des pouvoirs publics : déclinaison des mesures de vigilance, de prévention et de protection face aux menaces d'actions terroristes que préconisent ou prescrivent les adaptations de posture du plan Vigipirate, participation à des exercices de situation de crise attentat, développement de la culture de la sécurité, participation à des projets de recherche et d'innovation en matière de sûreté.

La loi n° 2016-339 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, dite « loi Le Roux-Savary », renforce les actions de prévention menées par la RATP en matière de recrutement et de mobilité interne sur les métiers exposés à la sécurité des biens et des personnes.

Les mesures prises pour faire face au risque attentat sont détaillées dans la partie « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

La RATP est également reconnue en tant que partenaire dans la déclinaison de la stratégie nationale de prévention de la délinquance. Elle participe, à ce titre, aux diverses réunions organisées par les structures de prévention de la délinquance des départements, municipalités ou communautés de communes.

Prévenir et sensibiliser pour réduire l'insécurité et les incivilités

Le Groupe est engagé dans une politique de prévention aux côtés des institutions, des collectivités locales, des associations et de l'Éducation nationale pour sensibiliser les usagers des transports en commun au mieux-vivre ensemble et au bon usage du réseau.

La RATP a engagé un plan de lutte contre les violences sexistes et sexuelles à l'encontre de ses clients. Des actions de prévention (flyer à destination des collégiens, marches exploratoires avec les clients), d'amélioration de la gestion des alertes et de formation continue des agents sont menées. Une prise en charge complète des victimes jusqu'au dépôt de plainte est effective grâce à un partenariat avec la préfecture de Police de Paris.

Parallèlement, des partenariats sont établis avec des associations engagées sur ces thématiques, permettant d'inscrire ce plan dans la vie de la cité et de faire bénéficier au plus grand nombre des initiatives qu'elles portent, telles que la méthode des 5D de Stand Up, le soutien aux victimes ou les sites anonymes et gratuits de parole et de conseil.

En décembre 2023, Île-de-France Mobilités et la RATP ont renforcé leur dispositif de lutte contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports en créant un réseau de lieux sûrs, labellisés Safe place Umay. Ces derniers permettent aux victimes d'être accueillies et mises en sécurité dans des commerces du réseau de

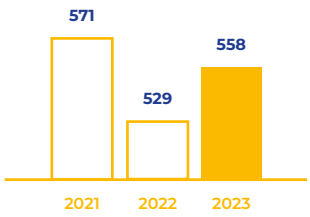
transport. Les salariés de ces lieux ont été formés par le partenaire de la RATP sur cette initiative, l'application UMAY (application mobile de référence en France contre le harcèlement de rue). Ils peuvent ainsi rassurer et renseigner les victimes sur les démarches à suivre. Avec trois premiers commerces labellisés à la gare d'Auber, l'ambition de la RATP et d'Île-de-France Mobilités, à long terme, est de former un maillage conséquent de commerces de toutes tailles, constituant un écosystème bienveillant et sensibilisé, complémentaire des dispositifs déjà déployés par l'entreprise.

Parmi ceux-ci, la RATP a généralisé depuis septembre 2023 et sous l'impulsion d'Île-de-France Mobilités la « descente à la demande » sur l'ensemble des lignes de bus à Paris et en petite couronne. Ce service avait été lancé dès 2018 pour améliorer le sentiment de sécurité des voyageurs et notamment des femmes qui utilisent les bus et qui rentrent tard le soir. La descente à la demande consiste à offrir la possibilité à toute personne qui le souhaite de descendre entre deux arrêts de bus, afin de la rapprocher de sa destination. Ce service, qui se montre particulièrement pertinent lorsque les arrêts sont éloignés, comme dans les zones pavillonnaires et les zones les moins denses d'Île-de-France, est mis en place en soirée ou la nuit, à partir de 22h00.

Indicateur clé

Temps moyen de présence journalière du GPSR – RATP

(heures-équipe/jour)



La hausse de l'indicateur en 2023 résulte de l'augmentation du nombre d'équipes du GPSR déployées sur le réseau (96,7 équipes déployées en moyenne par jour en 2023 contre 93,2 en 2022), en lien avec les efforts de recrutement réalisés sur ces postes et les actions menées pour favoriser le présentéisme des collaborateurs. Deux accords ont ainsi été signés en juillet 2023, l'un portant sur l'organisation et le temps de travail des opérateurs de sûreté, l'autre sur leur déroulement de carrière, pour une application à partir du 1er janvier 2024.

Promouvoir les valeurs de la citoyenneté auprès des jeunes publics

Un réseau d'ambassadeurs à leur rencontre

La mission de coordination de la prévention forme des agents qui souhaitent devenir ambassadeurs, grâce à une formation spécifique sur les interventions en milieu scolaire. Celle-ci est dispensée sur une journée et basée sur une approche théorique et pratique organisée autour de jeux de rôle. À ce jour, environ 145 ambassadeurs ont été formés.

Le premier permis transport en commun

À la rentrée 2023, la RATP a proposé à ses jeunes clients, du CM2 à la 6e, de passer leur « permis de transport en commun » afin d'apprendre les règles du savoir-voyager sur les quatre réseaux qu'exploite la RATP : le RER, le métro, le tram et le bus. Ce permis est une sensibilisation gratuite, sur inscription, en station. Il se présente sous la forme suivante :

— un parcours sécurité accompagné d'un agent RATP et d'un parent, sous forme de jeux ludiques et pédagogiques. Ce parcours illustre les différentes règles de sécurité, montre les différents dispositifs d'alarme, les points de contact à disposition et sensibilise au savoir-voyager;
— un QCM, à la fin de la session, pour se voir attribuer le permis de transport en commun;
— un jeu « On se déplace en famille », avec lequel les enfants repartent, afin de continuer à jouer à la maison et de sensibiliser leur entourage.

Axe 1.2 – Agir en faveur de la santé environnementale

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR DANS LES ESPACES FERROVIAIRES SOUTERRAINS : UNE PRIORITÉ, UN ENGAGEMENT, DES SOLUTIONS

L'enjeu majeur pour la RATP est d'offrir aux voyageurs et aux salariés présents dans ses espaces une qualité de l'air satisfaisante et qui ne nuise pas à leur santé. La pollution de l'air dans ces espaces est liée à l'activité ferroviaire elle-même, source de particules, mais aussi à l'introduction de polluants liés à l'air extérieur. Or, si la pollution gazeuse est faible dans les espaces souterrains, la RATP porte une attention particulière aux particules, générées par les systèmes de freinage du matériel roulant. À date, la qualité de l'air dans les espaces souterrains ne fait pas l'objet de seuil règlementaire pour les voyageurs.

En mai 2022, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a publié un rapport concluant à l'impossibilité d'élaborer une valeur guide spécifique à la pollution de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines (EFS). L'agence recommande cependant des valeurs à ne pas dépasser dans les enceintes ferroviaires souterraines pour les usagers en fonction des durées d'exposition. La RATP met tout en œuvre pour suivre ces recommandations et a adopté une démarche volontariste depuis de nombreuses années pour réduire la présence des particules fines et ultrafines dans l'air.

Une surveillance quotidienne de la qualité de l'air

Depuis plus de vingt-cinq ans, la RATP surveille en permanence la qualité de l'air dans ses enceintes ferroviaires souterraines en lien avec Île-de-France Mobilités, l'Anses, l'Ineris et Airparif. Toutes ces mesures sont effectuées selon un protocole très strict à l'aide d'appareils de référence, régulièrement entretenus, et menées par un laboratoire interne accrédité par le Comité français d'accréditation. Ce protocole atteste de la fiabilité des mesures effectuées et de l'impartialité des résultats.

Depuis 1997, des mesures sont effectuées en continu sur les quais de stations représentatives de la RATP, situés à la station de métro Franklin D. Roosevelt (ligne 1) et Châtelet (ligne 4). La gare RER d'Auber (ligne A) complète ce réseau depuis 2006, ainsi que les gares de Châtelet – Les Halles et de Nation, également sur la ligne A du RER, depuis 2021. Ces gares et stations instrumentées composent le réseau de mesures Squales (Surveillance de la qualité de l'air de l'environnement souterrain). Les mesures réalisées sur ces différentes stations portent sur la température, l'humidité relative, le dioxyde de carbone, les oxydes d'azote et les particules. Les voyageurs peuvent consulter l'ensemble de ces données sur :

— le site Internet de la RATP (https://air-interieur.ratp.fr/) pour visualiser les données en temps réel. La RATP améliore l'accès des

usagers aux données concernant la qualité de l'air des stations qu'ils fréquentent par la mise en ligne depuis l'été 2023 d'un nouveau portail dédié à la qualité de l'air et la mise en place, à partir de 2024, d'un QR code sur les quais des stations pointant vers ce site dédié qui renseigne sur les données de Squales;

— l'open data de la RATP (https://data.ratp.fr/explore/?sort=modified).

Des mesures ponctuelles en différents points du réseau souterrain viennent renforcer cette surveillance continue.

D'autre part, Airparif a publié en juin 2022 un rapport d'évaluation du dispositif de surveillance et d'information de la qualité de l'air dans les stations et gares souterraines où la RATP opère pour Île-de-France Mobilités. Ce rapport souligne que le dispositif mis en œuvre depuis 25 ans par la RATP est « le système de mesure de référence le plus complet au monde ». Dans la continuité de ce dispositif, Île-de-France Mobilités a missionné Airparif pour proposer des pistes d'amélioration destinées à renforcer l'information des usagers en mettant en évidence la variabilité des concentrations de particules selon les typologies de station. En 2023, deux études ont ainsi été confiées à Airparif par Île-de-France Mobilités. Il s'agit de réaliser à la fois une cartographie des gares et stations par niveaux de concentrations en particules et d'étudier les émissions au niveau des grilles de ventilation. Les premiers éléments de la cartographie montrent des concentrations en PM10 supérieurs aux seuils proposés par l'Anses, qui n'ont toutefois pas de valeur règlementaire, pour trois stations (Belleville ligne 2, Oberkampf ligne 5 et Jaurès ligne 5), pour lesquelles un renforcement de la ventilation est programmé. Les résultats complets de cette cartographie seront disponibles en 2024.

Sous l'impulsion de la direction générale de la prévention des risques (DGPR), rattachée au ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, et avec l'appui des différents exploitants ferroviaires français, l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris) a publié en 2020 un guide de recommandations pour la réalisation de mesures harmonisées de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines. La RATP suit ces recommandations avec la cartographie d'une cinquantaine de quais menée en 2021 et trois stations de métro instrumentées sur une période de deux semaines en 2022. Pour 2023, des mesures de particules et de métaux ont été réalisées dans tous les types de rames sur chaque ligne suivant les préconisations de l'Ineris.

Rappelons que les modes de transport ferrés, comme alternative à l'autosolisme, permettent de réduire la pollution de l'air ambiant extérieur (particules ultrafines en nombre, monoxyde de carbone, dioxyde d'azote, benzène et toluène); les niveaux de concentrations en particules fines et en ozone relevés par Airparif dépassant les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé.

Des actions concrètes pour une amélioration continue de la qualité de l'air

Maintenir un bon renouvellement de l'air dans les espaces

Pour moderniser le dispositif de ventilation dans les stations, un plan d'investissement massif de 57 millions d'euros, financé par Île-de-France Mobilités, a été engagé sur la période 2021-2024. Son objectif : créer, renforcer ou renouveler les ventilateurs présents en tunnel. Les ventilateurs de tunnel permettent d'améliorer significativement le renouvellement de l'air et de réduire la concentration des particules dans les stations adjacentes, jusqu'à 70 %.

En 2023, un ventilateur a été créé sur la ligne 5 à proximité de la station Bastille. Par ailleurs, la RATP a aussi procédé à 12 renforcements et 6 renouvellements de ventilateurs de tunnel en 2023.

Réduire la production particulaire inhérente à tout système de transport ferroviaire

La friction engendrée par le freinage mécanique des rames est l'une des principales sources d'émission de particules. Des émissions que la RATP cherche à réduire autant que possible grâce au déploiement du freinage électrique, non émetteur de particules, lors des opérations de renouvellement des rames. À date, le parc matériel RER est équipé à 100 % et le parc métro à 70 %. L'arrivée du futur matériel MF19 pour le métro viendra compléter l'existant pour un équipement à 100 % de capacité de freinage électrique à horizon 2035.

En complément, la RATP expérimente depuis octobre 2020 des solutions innovantes de freinage en collaboration avec l'équipementier ferroviaire Faiveley Wabtec. Après des tests sur banc d'essai, montrant des réductions significatives des émissions de particules de freinage, la RATP et Wabtec ont équipé, en 2022, trois rames du RER A de garnitures de frein dites « Green Friction ». Afin de confirmer ces premiers résultats prometteurs, la RATP a étendu ces essais en 2023 à une dizaine de rames RER. Ces essais visent à valider la performance globale de cette solution : vérification d'absence d'effets secondaires comme une usure prématurée, des nuisances acoustiques, etc. Fin 2023, Île-de-France Mobilités a validé le déploiement du dispositif Wabtec sur l'ensemble des matériels roulants en circulation sur le RER A.

Limiter l'impact des travaux

Concernant les trains de maintenance des infrastructures, 12 locotracteurs entièrement électriques, qui remplaceront en exploitation les anciens locotracteurs diesel, seront livrés progressivement à partir de 2024 (montant du marché : 42,85 millions d'euros). Pour mener la maintenance des caténaires, une draisine[5] bi-mode diesel/batterie a été livrée en octobre 2022 (marché de 2,8 millions d'euros).

Rechercher les meilleures solutions techniques à travers l'innovation

La RATP conduit et expérimente plusieurs solutions innovantes pour améliorer le traitement de l'air en station. Les appels à projet de la Région Île-de-France permettent également de recueillir des propositions d'innovation qui sont ensuite analysées et priorisées par un comité de sélection (Airparif, Région, Île-de-France Mobilités, SNCF et RATP). En fonction des résultats des tests et de leur faisabilité, ces innovations pourront être mises en œuvre sur le réseau.

La Région Île-de-France a lancé un 2e appel à projet en juillet 2022 dans le cadre de son plan Nouvel AIR (2022-2027) pour financer de nouvelles solutions d'amélioration de la qualité de l'air dans les espaces souterrains. La RATP a présélectionné deux solutions (filtration électrostatique en station, test de semelles de freinage moins émissives sur le matériel roulant en circulation sur les lignes 2, 5 et 9), en accord avec Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France. Les expérimentations seront lancées dès 2024.

Par ailleurs, une expérimentation sur le traitement de l'air a été conduite entre novembre 2022 et février 2023 dans la station Campo Formio (ligne 5) avec un produit fixateur de particules. Cette solution consiste à agglomérer les particules fines présentes sur les voies afin de les évacuer via un nettoyage à l'eau. Les premiers résultats des tests sont prometteurs mais l'efficacité de ces produits reste à évaluer dans le temps, tout comme l'éventuelle industrialisation du procédé en France.

Enfin, une autre solution consiste à mettre en place des filtres passifs régénérables qui piègent les particules via la vitesse de

5. Véhicule automoteur utilisé pour l'entretien des voies ferrées.

l'air induite par la circulation des rames. Celle-ci offre des perspectives encourageantes mais doit encore prouver son impact à grande échelle. L'étude a été menée entre 2022 et début 2023 à la station Gare de Lyon (RER A), de nouvelles expérimentations sont programmées.

Un avenant au contrat RATP/Île-de-France Mobilités d'un montant de 1,3 million d'euros a été validé en 2023 pour la poursuite et le renforcement des actions en faveur de la qualité de l'air.

Un suivi sanitaire

En partenariat avec Santé publique France, la RATP a lancé dans les années 2000 une étude épidémiologique sur une cohorte de grande ampleur (96 000 personnes) représentant une population de salariés et ex-salariés de la RATP sur la période 1980-2012 (cohorte Edgar). Menée sur différentes périodes, cette étude observe dans le temps l'évolution des causes de décès par famille de métiers, et les compare à la mortalité de la population d'Île-de-France. Les résultats sont partagés en interne et avec la communauté scientifique. Depuis le début de cette démarche, cette surveillance ne révèle pas de surmortalité sur l'ensemble de la cohorte RATP par rapport à la population d'Île-de-France. Les principales causes de décès observées dans la cohorte sont les mêmes que celles de la population générale, à savoir les cancers et les pathologies cardio-vasculaires.

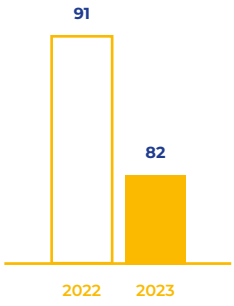
Chez les conducteurs, aucune surmortalité n'a été observée en ce qui concerne les pathologies cardiovasculaires ou de l'appareil circulatoire sur le réseau souterrain. Les travaux se poursuivent, avec l'extension de l'étude de mortalité sur la période 1980-2022, dans le cadre d'un nouveau partenariat avec Santé publique France validé en novembre 2023.

Par ailleurs, une étude prospective est menée depuis 2018 en partenariat avec l'Institut de santé au travail de Lausanne, sur environ 300 travailleurs actifs de la RATP. Elle se prolonge pour prendre en compte les éventuels impacts de particules inférieures à 2,5 µm (PM2,5). Ce projet marque la volonté du Groupe d'évaluer d'éventuels effets biologiques des particules métalliques des enceintes ferroviaires souterraines pour mieux les prévenir.

Indicateur clé

Taux de particules dans les cinq stations du réseau Squales* - RATP

concentration moyenne des particules PM10 - particules de diamètre inférieur à 10 µm - en µg/m³



*Surveillance de la qualité de l'air des enceintes souterraines

L'indicateur retenu est la concentration moyenne des niveaux particulaires PM10 mesurés sur les quais des stations de métro Franklin D. Roosevelt (ligne 1), Châtelet (ligne 4) et des gares d'Auber, Châtelet – Les Halles et Nation sur la ligne A du RER. L'indicateur de 2023 est uniquement comparé à celui de 2022 du fait des modifications de périmètre de calcul sur les années antérieures (arrêt des mesures pour travaux de 2019 à 2021, ajout des gares de Nation et de Châtelet – Les Halles au réseau de surveillance en 2021).

L'indicateur de 2023 témoigne d'une réduction globale des concentrations en PM10 de 10 % par rapport à 2022 avec toutefois des évolutions différentes d'une station à une autre. Ainsi :

— une diminution de la concentration moyenne PM10 est mesurée dans les gares d'Auber et de Châtelet – Les Halles sur la ligne A du RER, respectivement de 34 % et 30 %. Les travaux de gros œuvre liés à la rénovation de la gare d'Auber sont achevés et les émissions particulaires du tronçon Auber / Châtelet – Les Halles sont en forte diminution;

— une hausse de la concentration moyenne annuelle PM10 est constatée à la station Châtelet (ligne 4) et Franklin D. Roosevelt (ligne 1), respectivement de 31 % et 16 %. Cette augmentation de l'empoussièrement à Châtelet est liée à la fois aux travaux d'automatisation, qui se sont achevés fin 2023, et à l'indisponibilité d'un ventilateur de tunnel pour changement d'insonorisant acoustique entre avril à octobre. La baisse du taux de renouvellement de l'air a aussi impacté la station Franklin D. Roosevelt avec deux ventilateurs arrêtés ponctuellement et partiellement (entre 20h30 et 7h et entre 11h et 16h30). En 2023, cette indisponibilité est établie entre janvier et juin 2023 pour des raisons de surchauffe des moteurs;

— à la gare de Nation (RER A), une augmentation de la concentration moyenne PM10 de 17 % est observée du fait de la mise à l'arrêt partiel, une fois encore, de deux ventilateurs à partir de février 2023 pour cause de plaintes de riverains sur les nuisances acoustiques, pour lesquelles des actions correctives doivent être mises en place.

RÉDUIRE LES NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES

Implantée dans la ville, la RATP a pour objectif de minimiser les impacts sonores et vibratoires pour ses voyageurs, ses riverains et ses collaborateurs en mettant en place des mesures de prévention et/ou de réduction de ces nuisances.

Le bruit généré par les transports est la source principale de nuisance sonore perçue par les Franciliens. La circulation ferroviaire et les autobus représentent toutefois moins de 15 % de ces nuisances, loin derrière les deux roues motorisées (35 %), les véhicules routiers (24 %) et les klaxons/sirènes (18 %).

Plus de 500 plaintes sont néanmoins reçues chaque année incriminant la circulation ferroviaire (RER, métro, tramway), routière (bus), les équipements (escaliers mécaniques, ventilateur, sonorisation) ou les chantiers. Chaque année, la RATP investit environ trois millions d'euros en opérations dédiées à la réduction du bruit et des vibrations à la source. Sur ces questions, le Groupe poursuit un dialogue permanent avec l'ensemble de ses parties prenantes, notamment avec les riverains, les élus territoriaux et les associations.

La RATP va encore plus loin en quantifiant dorénavant les impacts sanitaires extra-auditifs (gêne et trouble du sommeil), s'inspirant de la méthode d'évaluation proposée par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) pour les projets d'infrastructure, au regard des seuils recommandés de 54 dB(A) de jour et de 44 dB(A) de nuit, bien que n'étant pas soumise à cette obligation. Le différentiel entre ces valeurs guides et le référentiel réglementaire applicable étant conséquent, la RATP anticipe progressivement l'introduction de ces valeurs guide dans les projets.

Supprimer les points noirs du bruit en Île-de-France

L'entreprise concentre actuellement son action dans la résorption des derniers points noirs du bruit[6] (PNB) en Île-de-France, et atteindra son objectif de 0 PNB sur le réseau historique en 2025. La RATP se focalise dorénavant sur la « non-génération de PNB » dans tous les projets de création ou de modification significative des infrastructures de transports terrestres.

En 2023, 243 personnes sont encore impactées par le dépassement des valeurs limites admissibles. La construction du mur antibruit sur la commune de Fontenay-sous-Bois (budget : 10 millions d'euros) et les traitements de façade sur la commune de Vincennes ont débuté en 2023. La phase 1 des travaux de construction du mur antibruit, soit 152 mètres sur 515 mètres, a été réceptionnée en fin d'année. 30 % des logements vincennois en situation de PNB le long du RER A sont éligibles à un traitement de façade suite à la finalisation des diagnostics acoustiques sur la commune. Toutes les conventions de travaux ont été diffusées aux propriétaires (38 logements) dont 26 ont été acceptées, quatre refusées et huit sont en attente de réponse.

En 2022, une convention d'intention de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France a été signée entre la Région, Bruitparif et la RATP pour accélérer la résorption des derniers PNB du RER A et du RER B[7]. Dans le cadre de cette convention, les partenaires ont été saisis, en septembre 2023, pour définir les modalités de résorption des 14 PNB le long du RER B sur les communes d'Arcueil, Cachan et Gentilly. 350 000 euros seraient nécessaires pour résorber par du traitement de façade les derniers PNB du réseau historique. Les diagnostics acoustiques sur ces communes débuteront en 2024 pour une finalisation des travaux en 2025.

Concertation relative aux méthodes d'évaluation des nuisances acoustiques et vibratoires

Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, dite « loi LOM », l'État a engagé une concertation avec les parties prenantes concernées par le bruit et les vibrations générés par les infrastructures de transport ferroviaire (articles 90 et 91) pour définir « les méthodes d'évaluation des nuisances sonores via un indicateur de bruit événementiel[8] […] » et « les méthodes d'évaluation des nuisances vibratoires via une unité de mesure spécifique »; concertation pilotée via une commission mixte du Conseil national du bruit (CNB) pour l'indicateur de bruit événementiel et par le Cerema pour les indicateurs vibratoires.

Pour construire une base de données sur la corrélation ou non entre les indicateurs actuels de dose et ceux de demain reposant sur la catégorisation des événements sonores en fonction de leur niveau (bruit événementiel), la RATP a instrumenté, de décembre 2022 à mai 2023, cinq sites différenciant les modes et leur nature (ferré, pneumatique) par un système de suivi à long terme des événements acoustiques relevés à 2 mètres en façade d'un plus proche riverain. Sont concernés les lignes de métro 6 et 8, les lignes de tramway T1 et T5, et le RER A. Cette expérimentation de six mois est encadrée par l'arrêté du 29 septembre 2022 fixant à titre expérimental les modalités de détermination et d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport terrestre. Chaque site a donc été caractérisé pendant un mois, permettant une convergence statistique des classes de niveaux sonores par événement (train et autres sources sonores présentes dans l'environnement) sur chaque période de référence (6 heures-18 heures, 18 heures-22 heures et 22 heures-6 heures), à deux mètres en façade d'un bâtiment riverain. Les premières conclusions ont été présentées en commission mixte du CNB le 8 novembre 2023 pour le mode urbain dense. Au vu des trafics journaliers, de la plage d'exploitation, de l'homogénéité du parc matériel par ligne, une forte corrélation est observée entre les différents indicateurs événementiels et les indicateurs conventionnels (dose) règlementés à ce jour. La communauté scientifique doit ainsi consolider en 2024 les conclusions au regard du corpus de données (SNCF Réseau, BruitParif et RATP).

Prévenir les nuisances sonores : la systématisation des études d'impact acoustique et vibratoire et de conception pour tout projet urbain

Le deuxième objectif fort de la politique est la « non-génération de PNB » dans tous les projets de création ou de modification significative des infrastructures de transports terrestres, pour permettre de maîtriser à contexte réglementaire équivalent les impacts sonores de ces infrastructures. Il est impératif, au vu des caractéristiques d'exploitation du réseau historique, de réaliser une étude acoustique dès lors qu'un des paramètres évolue (changement ou modernisation du matériel roulant, modification de l'offre, périodes d'exploitation, vitesse, armement des infrastructures, etc.). Cette étude permet d'identifier les risques à venir, d'anticiper les plans d'action et de déclencher les études d'impact nécessaires, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes (autorité organisatrice, gestionnaire d'infrastructure, opérateur et constructeur de matériel roulant). Cette systématisation porte ses fruits puisque l'actualisation 2022 (quatrième échéance) des cartes de bruit stratégiques du réseau RATP n'a pas fait émerger de nouveaux PNB franciliens.

La RATP est aussi un interlocuteur de proximité auprès des usagers et riverains de son réseau

La RATP s'engage à répondre à 100 % des plaintes des riverains franciliens sous 21 jours. Dans ce cadre, elle prend des dispositions allant du diagnostic approfondi sur les infrastructures aux mesures acoustiques et vibratoires en limite de propriété de ces infrastructures et équipements, et/ou en pied des bâtiments riverains impactés. Trois millions d'euros ont ainsi été investis en opérations de maintenance préventive sur neuf zones sensibles et en prévention curative sur signalement.

Indicateur clé

	2021	2022	2023
NOMBRE DE RÉCLAMATIONS ET DE PLAINTES LIÉES AU BRUIT-VIBRATIONS			
RATP	693	522	483
RATP/RATP Real Estate	751	547	483

6. Un point noir du bruit est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade sont supérieurs aux valeurs limites prévues par la réglementation.
7. Conseil régional d'Île-de-France, délibération n° CP 2021-371 du 19 novembre 2021.
8. La commission du CNB dite « mixte » regroupe la commission santé-environnement présidée par Mme Mietlicki et la commission technique présidée par M. Gamba, composée de représentants de l'État, des collectivités locales, des organisations syndicales, des personnalités qualifiées, des associations et des professions concernés.

La diminution des réclamations et des plaintes en 2023 est principalement due à la livraison de nombreux bâtiments en chantier les années précédentes (ateliers d'Italie, atelier de maintenance des équipements et lots immobiliers à Vaugirard, etc.), ainsi qu'à une augmentation de la flotte de bus électriques. Elle s'explique également par les actions ciblées mises en œuvre par les équipes RATP d'ingénierie et de maintenance de la voie.

MAÎTRISER L'EXPOSITION AUX ONDES ÉLECTROMAGNÉTIQUES

Le groupe RATP porte une attention particulière aux ondes électromagnétiques liées à ses installations et à la généralisation de la 3G/4G sur le réseau francilien. Il entend répondre à une attente forte des voyageurs et de ses salariés, dans le souci de la santé publique et du respect des réglementations.

S'assurer du respect des seuils réglementaires

Le groupe RATP a mis en place dès 2004 une commission champs électromagnétiques chargée de réaliser une veille sanitaire, réglementaire et technique. Elle anime l'ensemble des acteurs internes et externes et contribue à une évaluation consciencieuse du risque en s'appuyant sur l'expertise collective.

Depuis 2004, des mesures de contrôle sont réalisées régulièrement en souterrain et en surface par des organismes accrédités Cofrac. En parallèle de ces mesures, qui démontrent un respect des seuils réglementaires en vigueur, la RATP applique les recommandations de l'Anses.

	2021	2022	2023
NOMBRE DE MESURES DE CHAMPS ÉLECTROMAGNÉTIQUES RÉALISÉES DANS L'ANNÉE			
RATP	611	565	530

Le nombre total de points de mesure en 2023 s'élève à 530, dont 231 réalisés dans le cadre de l'activité liée à l'application du décret n° 2016-1074 relatif à la protection des travailleurs contre les risques dus aux champs électromagnétiques, et 299 réalisés afin de vérifier la conformité des émissions 3G/4G à la réglementation pour le grand public (décret n° 2002-775 du 3 mai 2002).

Protéger et informer

La RATP s'engage à protéger et à informer toutes les personnes pouvant être exposées aux rayonnements électromagnétiques, voyageurs et salariés.

Des règles ont été définies avec les opérateurs de téléphonie mobile afin de réduire au maximum l'exposition des voyageurs dans chaque gare, station et tunnel. Pour s'assurer du respect des normes en vigueur, le groupe RATP travaille en étroite collaboration avec l'Agence nationale des fréquences (ANFR), qui veille au respect des valeurs limites réglementaires d'exposition aux ondes électromagnétiques du grand public et établit la méthode de référence pour mesurer les niveaux d'exposition. Les mesures sont disponibles sur le site cartoradio.fr.

Pour prévenir les risques professionnels liés aux rayonnements électromagnétiques, la commission champs électromagnétiques de la RATP a réalisé en 2016 la cartographie des émissions. Celle-ci est mise à jour, en conformité avec le décret n° 2016-1074 du 3 août 2016 relatif à la protection des travailleurs contre les risques dus aux champs électromagnétiques, lorsque de nouveaux équipements émetteurs de champs électromagnétiques sont identifiés.

Axe 1.3 – Contribuer à l'amélioration du cadre de vie et à la résilience des villes au changement climatique

L'INNOVATION AU SERVICE DE LA VILLE DURABLE

Face aux défis inédits du XXIe siècle, la conviction du groupe RATP est qu'il faut penser, réinventer et transformer la ville selon une approche intégrée pour la rendre plus durable, plus inclusive et plus apaisée.

Pour cela, il déploie une politique d'innovation au cœur de sa stratégie, pour mieux répondre aux attentes des clients et pour accélérer la transition énergétique, pour laquelle il est un acteur de référence grâce au plan Bus2025.

Le Groupe a mis en place une démarche d'innovation qui s'articule autour de grands programmes thématiques :

La smart city : lancé en 2021, Smarter City est un programme de recherche transverse sur la ville de demain. Fruit de réflexions communes avec les différentes directions du Groupe (direction RSE, gestionnaire d'infrastructures, direction immobilière…), son portefeuille s'est enrichi en 2023 de nouveaux projets dédiés à la transition écologique des villes, dont voici quelques exemples ci-dessous. Paris et l'Île-de-France restent les terrains d'exploration et d'expérimentation de prédilection du groupe RATP.

— À partir des travaux de recherche réalisés les années précédentes sur la supervision de la voirie à partir d'intelligences artificielles (IA) embarquées à bord des bus, le groupe RATP mène actuellement une expérimentation pour détecter les cas spécifiques de stationnement en double file. L'IA permet d'obtenir des informations sur les zones, les moments de la journée et les jours de la semaine où l'on observe des stationnements non autorisés ou en obstruction de la trajectoire du bus, afin de déterminer la cause et le contexte de ces situations, et ainsi alimenter, à terme, des décisions d'aménagement pour les villes. Ce dispositif permettra également d'objectiver des problématiques qui peuvent être déjà connues (ou non) des machinistes, et d'expliquer par exemple les impacts sur la vitesse des bus. Par l'identification et la localisation d'une des causes majeures de congestion et d'insécurité routière en ville, ce projet vise à apaiser l'espace public et à fluidifier la circulation.

— Chaque année, le réseau historique du groupe RATP collecte environ huit millions de mètres cube d'eaux d'exhaure (eaux de ruissellement, dites eaux non conventionnelles) dans des ouvrages dédiés à la prévention du risque inondation. Ces volumes considérables sont principalement réinjectés dans le réseau d'assainissement. Face à la raréfaction de la ressource en eau et en ligne avec le plan d'action pour une gestion résiliente et concertée de l'eau présenté par le président de la République en mars 2023, un consortium scientifique animé par la RATP a été créé pour identifier d'autres voies de valorisation de ces eaux d'exhaure et accompagner l'émergence d'une réglementation, indispensable à la concrétisation de ces nouveaux usages.

— Pour récupérer et optimiser l'énergie sur son réseau, la RATP étudie et cartographie, en partenariat avec des bureaux d'études spécialisés, les opportunités de valorisation d'énergie fatale générée sur le réseau francilien.

— Face à l'urgence climatique, un partenariat de recherche avec l'École des Ponts ParisTech a été conclu pour réaliser un diagnostic des risques climatiques auxquels sont et seront exposés les équipements et infrastructures de transport selon les prédictions d'aléas du GIEC. Ce projet dresse aussi le panorama

des mesures d'adaptation mises en œuvre sur d'autres réseaux de transport à l'international.

La mobilité autonome : en 2023, le Groupe a poursuivi ses développements et ses expérimentations autour de navettes et bus autonomes pour approfondir son expérience sur de nouvelles conditions d'exploitation toujours plus exigeantes : le projet de bus autonome de 12 mètres sur la ligne 393 a franchi une étape majeure avec son ouverture au public; le projet Inter-gares entre les gares d'Austerlitz, de Lyon et de Bercy, également ouvert au public, a permis de tester la mobilité autonome dans un environnement urbain dense, et, combiné au projet Paris2Connect, de tester des infrastructures connectées. RATP Dev a signé fin 2022 un contrat à AlUla (Arabie saoudite) pour l'exploitation d'un service de trois navettes autonomes. Le poste de commandement des véhicules autonomes (PCVA) exploite à distance les expérimentations avec un système dédié développé par l'entreprise, et préfigure les futurs métiers et outils d'exploitation. Le groupe RATP se positionne ainsi comme acteur majeur de la chaîne de valeur.

L'hydrogène : le groupe RATP explore aujourd'hui la technologie hydrogène à travers plusieurs cas d'usage (bus de 18 mètres, navettes interurbaines, usages stationnaires). En 2023, RATP Dev exploitait deux bus à hydrogène sur La Roche-sur-Yon, alimentés par de l'énergie issue d'une source renouvelable locale. Sous l'impulsion d'Île-de-France Mobilités un autre projet de 17 bus à Créteil, avec une recharge sur un site proche et une unité de valorisation de déchets urbains, est validé. Par ailleurs, cinq bus à hydrogène seront exploités pour Île-de-France Mobilités sur le territoire de Vallée Sud - Grand Paris / Bagneux à l'horizon 2024. Ces trois projets sont complémentaires dans leurs configurations de production et de distribution.

Les nouvelles technologies d'assistance physique : ce programme au service de l'excellence opérationnelle vise à améliorer la qualité de vie au travail au sein du Groupe. Il propose des solutions pour soulager et compenser les efforts réalisés par un collaborateur tout en lui laissant la plus-value de son travail, dans l'objectif d'assister et non pas de remplacer le travail manuel.

- le premier projet, lancé en 2022, est désormais en phase d'industrialisation. Il s'agit de l'intégration d'exosquelettes type « bras en l'air » pour les équipes de maintenance des portes du RER A et du tramway, permettant de traiter la problématique de sollicitation forte de ce poste de travail, équivalente à la dépense énergétique d'un marathon. L'exosquelette est en déploiement dans une quinzaine d'ateliers de maintenance et touche une population d'environ 300 agents (opérateurs, magasiniers, responsable d'équipe, etc.);
- une livraison de 66 sacs à dos exosquelettes a été réalisée pour les mainteneurs itinérants de l'unité voie de RATP Infrastructures. L'objectif est de déployer cet équipement en 2024 auprès de tous les métiers de maintenance itinérante de l'entreprise, soit environ 5 000 agents à terme, en proposant des sacs à dos adaptés aux différents postes opérationnels;
- un « cobot » (robot collaboratif) a été expérimenté avec la participation de carrossiers volontaires au sein de trois centres bus du réseau de surface (Les Lilas, Thiais et Flandre). L'objectif est de faciliter le travail quotidien des agents qui lustrent et poncent les carrosseries des bus du groupe RATP, et de les soulager en limitant les gestes et les postures répétitifs physiquement contraignants. Ce dispositif pourrait, à terme, être déployé dans d'autres centres bus.

RATP Capital Innovation : investir dans les nouvelles mobilités et la smart city

Afin de prendre part à l'émergence des nouveaux modèles d'affaires et des technologies des nouvelles mobilités et de la smart city, le groupe RATP a créé en février 2017 RATP Capital Innovation, sa filiale d'investissement intégrée au sein de RATP Solutions Ville. RATP Capital Innovation a réalisé des prises de participation dans les sociétés suivantes : Communauto, société de services d'autopartage, Cityscoot, leader du scooter électrique en libre-service, Zenpark, leader du stationnement partagé et mutualisé, Vianova, plateforme de régulation de l'espace public, Zenride, le leader de la location de vélos pour les entreprises et leurs salariés, et enfin Electra, opérateur incontournable de la recharge rapide en France et en Europe. En 2023, Klaxit a intégré Blablacar pour développer son service de covoiturage courte distance dénommé désormais Blablacar Daily.

En 2023, 8,3 millions de trajets de nouvelles mobilités (scooter en libre-service, covoiturage et autopartage) ont été proposés par les start-up dans lesquelles le groupe RATP détient une participation.

LA VALORISATION IMMOBILIÈRE AU SERVICE DE LA MIXITÉ URBAINE

Dans un contexte d'urbanisation intensive, de villes toujours plus denses et d'espaces disponibles toujours plus rares, le Groupe contribue à la création d'une ville résiliente et durable. La RATP s'est engagée avec la mairie de Paris sur des programmes urbains mixtes alliant sites industriels, logements, équipements publics et espaces verts. Dans le cadre du pacte Logement pour tous signé avec la ville de Paris et plusieurs acteurs du secteur du logement en 2014, le Groupe s'est engagé sur deux objectifs :

Construire	Végétaliser
2 000 logements d'ici à 2024, dont **50 %** de logements sociaux	**4 hectares** de toitures et de murs d'ici à 2024 dont **1/3** dédié à l'agriculture urbaine

Garages et ateliers de maintenance sont repensés au profit d'ensembles architecturaux audacieux qui accueillent également des logements sociaux et privés, des bureaux et des espaces publics vecteurs de lien social tels que des crèches, des collèges ou encore des centres culturels. La création de ces lieux permet de lutter contre l'étalement urbain et de favoriser la mixité sociale.

Huit projets de valorisation de sites industriels RATP ont été lancés avec l'objectif de créer 2 000 nouveaux logements dans Paris intra-muros d'ici 2024. Tous ces projets intègrent les enjeux d'éco-conception tout au long de leur réalisation, notamment pour maîtriser les consommations d'énergie et réduire l'empreinte carbone de la ville de demain. Deux d'entre eux sont présentés ci-dessous.

Ateliers Vaugirard

Une opération de mixité urbaine, innovante et d'envergure, est menée dans le 15e arrondissement, sur le site des Ateliers Vaugirard. En deux phases successives, cette opération vise à créer un atelier de maintenance des équipements électroniques et électropneumatiques (AME) et 235 logements sociaux et privés, puis à restructurer l'atelier de maintenance des trains (AMT) de la ligne

12 et construire 50 logements sociaux supplémentaires. L'aménagement du site a été conçu de façon à réduire les nuisances liées au chantier, à optimiser les performances énergétiques des bâtiments et à verdir les espaces avec des toitures végétalisées, des « jardins suspendus » au-dessus des ateliers, des balcons et des terrasses aménagées (10 000 m² de surfaces végétalisées). Le projet a des objectifs de certification élevés, comme la certification HQE Construction (niveau « très bon »; référentiel bureau et logistique) et la certification NF Habitat (profil A).

Un premier lot du projet (104 logements sociaux) a été livré au printemps 2023.

Projet urbain de Belliard (Paris 18e)

Le projet urbain de Belliard (appelé Hybrid) a pour objectif de transformer et de valoriser un centre de remisage de bus existant en un quartier vivant qui mixe les fonctions et les usages. Ce projet de huit hectares s'appuie sur le programme de transition énergétique des centres bus RATP et permet de valoriser une emprise historiquement industrielle, en créant un lieu de vie aéré et connecté à son environnement, avec des espaces végétalisés fédérateurs.

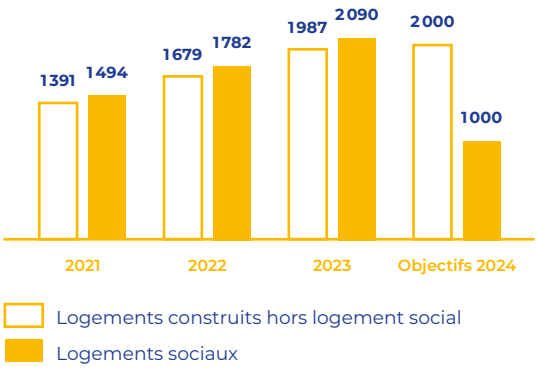
Le projet réunira en un même lieu des logements familiaux, notamment en accession, en locatif social et intermédiaire, mais aussi des espaces de travail. Le projet proposera également une résidence sociale pour personnes en situation de handicap ainsi qu'une résidence de type *co-living*.

Les espaces extérieurs végétalisés renforceront l'attractivité du site. Le projet répond à l'objectif « Zéro artificialisation nette » avec la création de surfaces végétalisées qui représenteront à terme plus de 30 % de l'emprise du site, réduisant considérablement l'effet d'îlot de chaleur. Le jardin central arboré, la place donnant sur la rue Championnet ainsi que le parvis paysager (4 500 m² au global) proposeront des espaces perméables largement plantés. Il est également prévu la construction d'une halle photovoltaïque d'environ 2 000 m² permettant la production d'énergie renouvelable.

Les travaux ont démarré fin 2022, avec une conversion totale du centre bus électrique prévue en 2026 et une livraison de l'opération immobilière en 2027.

Nombre de logements construits (en cumul)

RATP/RATP Solutions Ville



En juillet 2023, le groupe RATP a également lancé des travaux pour élaborer sa feuille de route immobilier durable. Celle-ci définira les ambitions communes à toutes les activités immobilières du Groupe, en vue de répondre aux défis socio-écologiques actuels. L'objectif est de fixer les engagements de la RATP pour la gestion de son patrimoine immobilier, ses projets d'aménagement et ses projets d'insertion urbaine, en matière de performance énergétique, d'empreinte carbone, d'adaptation au changement climatique, de mobilité durable, de préservation de la biodiversité, d'usage des ressources et de santé environnementale. À l'issue d'une phase de diagnostic sur les pratiques actuelles de la RATP, un travail est en cours afin de déterminer les objectifs de la feuille de route, les ressources à mobiliser, ainsi que les processus internes à déployer pour les atteindre. La publication de la feuille de route immobilier durable est prévue au premier trimestre 2024.

En 2022, RATP Solutions Ville, en partenariat avec BNP Paribas Real Estate et Apsys, a remporté la consultation lancée par l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris (AP-HP) pour la valorisation de son siège, situé dans le 4e arrondissement de Paris. L'ensemble immobilier de près de 26 500 m² fait l'objet d'un bail à construction de 80 ans. Le projet, appelé Hospitalités citoyennes, verra le jour à l'horizon 2027 et se veut inclusif et ouvert sur la ville, grâce à une programmation sociale et solidaire et un haut niveau de performance environnemental. Actuellement constitués à 100 % de bureaux, les deux immeubles haussmanniens se transformeront pour en accueillir 50 %, ainsi que 6 000 m² de logement social et de nombreux commerces et services (maison de santé, centre sportif, centrale des mobilités douces…). À travers ce projet, le groupement ambitionne de développer le premier ensemble immobilier « à mission » de Paris. Depuis octobre 2023, ce lieu abrite de façon transitoire, pour 18 mois, les Arches citoyennes, le plus grand tiers-lieu à vocation sociale et culturelle de Paris. Il s'agit d'offrir un lieu d'accueil pour tous au sein du quartier, avec notamment un café, des lieux d'exposition, une programmation événementielle, etc. mais également de tester et préfigurer les usages du futur projet Hospitalités citoyennes.

L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Toutes les activités de la RATP sont concernées par les évolutions et effets du changement climatique, en particulier l'augmentation des épisodes caniculaires et des pluies diluviennes : exploitation et maintenance des systèmes de transport (transport des voyageurs, gares et stations, systèmes d'information et de communication), achat des matériels roulants bus et ferrés, gestion des infrastructures ferroviaires, conception de nouvelles infrastructures (bâtiment ou infrastructure ferroviaire).

La RATP identifie deux types de risques liés au changement climatique pour ses activités : les risques physiques et les risques de transition. Ces risques sont pris en compte dans la gestion des risques de l'entreprise.

Les risques physiques constituent les impacts physiques possibles résultant de l'augmentation et de l'intensité des phénomènes météorologiques extrêmes (vagues de chaleur, inondations…). Ces impacts peuvent concerner les infrastructures (inondation du métro, déformation des voies ferroviaires, tassements de terrains localisés, instabilités superficielles de talus) et l'exploitation des réseaux (augmentation des incidents d'exploitation lors des pics de chaleur, dégradation des conditions de travail dans les espaces clos, etc.). Pour la RATP, le risque d'inondation des réseaux souterrains constitue le risque naturel majeur en Île-de-France.

Les risques de transition constituent les risques induits par la transition vers une économie bas carbone. Ils peuvent concerner des évolutions sur le marché cible, des évolutions technologiques ou encore réglementaires. La RATP réalisera en 2024 une étude afin d'évaluer l'impact de ces risques de transition sur son modèle d'affaires et identifier des actions à mettre en œuvre pour y répondre.

Compte tenu de ses activités, la RATP est davantage concernée par les risques physiques que par les risques de transition. Les transports publics participent directement à la lutte contre le changement climatique en offrant des solutions de mobilité bas carbone.

Depuis 2019, la RATP s'est dotée d'un plan d'adaptation au changement climatique s'appuyant sur une analyse de son exposition au risque et sur du benchmarking pour identifier les bonnes pratiques. À ce titre, la RATP a désormais mis en place une surveillance accrue du réseau pour faire face aux vagues de chaleur ou aux épisodes de pluies exceptionnelles :

— un modèle prédictif de la température du rail permet de mieux maîtriser le risque ferroviaire en se basant sur des relevés de température effectués par des capteurs connectés installés sur le rail en différents points du réseau, afin de discriminer les zones nécessitant la mise en place de limitations temporaires de vitesse en cas de canicule prolongée;
— des surveillances supplémentaires de la voie ferrée sont mises en place sur le RER dans certaines zones sensibles, notamment au travers de mesures innovantes de température d'équilibre du rail;
— une surveillance accrue des risques de déstabilisation de ses ouvrages en terre est mise en place, au travers de l'automatisation de l'analyse des données de surveillance par interférométrie radar satellitaire (grâce à de l'IA), de capteurs connectés ou d'une surveillance spécifique des ouvrages en terre identifiés comme les plus exposés au risque de ruissellement pluvial.

Pour prévenir les risques liés aux effets du changement climatique, la RATP mène plusieurs actions :

— des études avec l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (Inrae) pour identifier les dispositifs de végétalisation les moins sensibles à la sécheresse et aux fortes pluies, afin de limiter les risques d'instabilités superficielles de talus;
— l'adaptation au changement climatique dès la conception ou lors du renouvellement des infrastructures et systèmes : la RATP intègre ainsi dans ses marchés de renouvellement d'équipement des prescriptions d'adaptation au changement climatique, qui prennent en compte les évolutions de températures projetées à l'échelle du bassin francilien;
— l'organisation ou la participation régulière à des exercices de simulation de crues majeures ou de vagues de chaleur, permettant de valider la pertinence et la robustesse de ses procédures internes.

Pour s'adapter dès maintenant à l'évolution des conditions climatiques, la RATP investit en outre pour rendre son réseau plus résilient. Ce travail passe notamment par :

— un plan de protection contre le risque inondation (PPRI) qui a pour objectif de préserver les installations (matériel et infrastructures) et de favoriser une reprise rapide de l'exploitation après une crue;
— une modernisation de ses protections anti-crue et la création de cloisonnements, dit « secondaires », dans les stations pour contenir la propagation de l'onde de crue en souterrain et ainsi minimiser les dégâts occasionnés;
— le traitement progressif de la vulnérabilité des principales stations ayant fait l'objet d'inondations localisées récurrentes lors de fortes pluies.

ORIENTATION 2 DE LA POLITIQUE RSE : ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DE NOS ACTIVITÉS

Présent au cœur des villes, le Groupe met tout en œuvre pour limiter son empreinte environnementale et être acteur de la transition écologique. Il explore des solutions nouvelles pour économiser l'énergie, préserver les ressources, soutenir l'économie circulaire et lutter contre le changement climatique. En faisant le choix du métro, du RER ou du tram, le voyageur consomme 50 fois moins de CO_2 qu'en voiture individuelle.

Les politiques présentées permettent de répondre aux risques suivants :

— **contribution insuffisante à l'atténuation du changement climatique;**
— **maîtrise défaillante de la consommation d'énergie;**
— **pollution d'un milieu;**
— **gestion défaillante des consommations d'eau;**
— **gestion défaillante des déchets;**
— **atteinte à la biodiversité et aux écosystèmes**

Elles permettent également de répondre au principe d'action suivant de la raison d'être :

— **contribuer à l'accélération de la transition écologique des villes.**

Axe 2.1 – Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone

Au niveau mondial, le secteur du transport représente le deuxième poste d'émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la consommation d'énergie, après la production d'électricité. Du fait même de ses activités (transport de masse réduisant la consommation d'énergie par voyageur transporté, prédominance des modes de transport électrifiés), le groupe RATP contribue à l'effort global de diminution des consommations d'énergie et des émissions de CO_2 du secteur. Loin de s'en satisfaire, il poursuit une démarche d'amélioration continue de sa performance énergétique et carbone. La RATP s'est fixé l'objectif ambitieux de réduire de 50 % ses émissions de GES par voyageur-kilomètre entre 2015 et 2025.

1er réseau au monde équipé à **100 %** de LED dans ses gares et stations

1er réseau multimodal au monde certifié ISO 50001 pour l'ensemble de ses activités

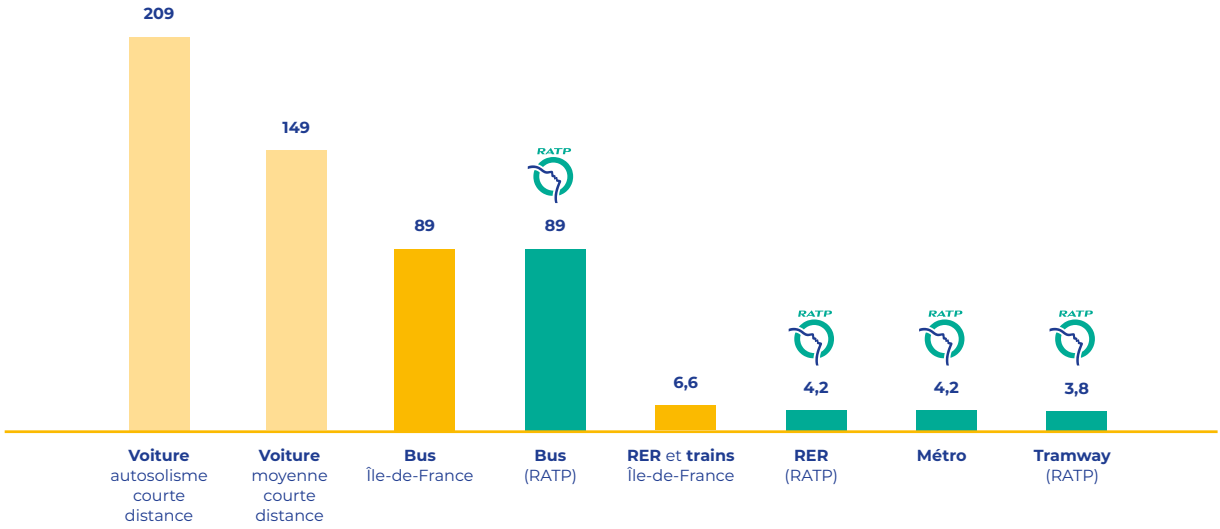
59 % de bus hybrides, électriques ou biométhane, dont **700** bus électriques et **1 100** bus biométhane, sur un parc de **4 900** bus à fin 2023

Environ **5 000** places de stationnement vélos sur le réseau RATP d'ici à 2024

Encourager les mobilités partagées et bas carbone

Émissions de CO_2e par voyageur.km – réseau RATP Île-de-France

gCO_2e/passager.km – RATP 2023



Les émissions de GES par mode sont établies à partir des facteurs d'émission de la Base Empreinte® (Ademe, Agence de la transition écologique). Elles prennent en compte les phases amont et combustion des différentes énergies consommées et sont exprimées en équivalent CO_2 (CO_2e). Pour les données RATP, les valeurs ont été calculées sur la base des consommations réelles des modes et de leur fréquentation (données 2022).

Pour encourager le recours à des modes de déplacement bas carbone, le groupe RATP renforce l'attractivité des transports en commun et leur complémentarité, notamment en proposant des services de mobilité en complément de son réseau historique, comme le covoiturage ou l'autopartage. Par ailleurs, conformément au contrat signé avec Île-de-France Mobilités, 5 000 places de stationnement vélos doivent être créées sur le réseau RATP d'ici fin 2024. Près de 1 700 places de parkings vélos ont été livrées par la RATP à fin 2023.

Pour apporter une solution de mobilité durable et économique à ses locataires, RATP Habitat, constructeur social du groupe RATP, a mis en place en 2023 un accès privilégié à des véhicules en autopartage, en partenariat avec Communauto France. Cette entreprise, soutenue par la filiale d'investissement RATP Capital Innovation, propose ainsi des tarifs préférentiels aux locataires de huit sites (Nation, Picpus, Porte de Vincennes, Porte d'Orléans et Place d'Italie) pour l'accès aux stations existantes à proximité de leur immeuble, ou la mise à disposition d'une voiture au sein de leur parking.

Engagé pour réduire l'usage de la voiture individuelle, le réseau TAC Mobilités, opéré pour Annemasse Agglo, a récemment mis en place son plan de mobilité inter-entreprises (PMIE) sur le Technosite Altéa. Au total, ce sont huit entreprises et 228 collaborateurs qui ont changé leurs habitudes de déplacement pour adopter des modes de transports doux, les transports en commun ou le covoiturage. Le réseau a également participé à la 13e édition du Challenge mobilité organisé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, dont l'objectif est de privilégier les modes de déplacement à faible impact écologique sur les trajets domicile-travail. Les collaborateurs de TAC Mobilités ont ainsi économisé plus de 600 kilomètres en voiture individuelle lors du challenge.

Mesurer notre empreinte carbone

Pour sa contribution à la neutralité carbone, le groupe RATP donne la priorité à la réduction de ses émissions de GES et au développement de services bas carbone.

La RATP a réalisé son premier Bilan Carbone® (bilan des émissions de gaz à effet de serre, BEGES) dès 2005. Celui-ci est mis à jour régulièrement, afin de mesurer les progrès et enrichir le plan d'action. Il permet d'estimer les émissions de GES générées directement et indirectement par l'activité de l'entreprise (scopes 1, 2 et 3). Sur ce périmètre, les émissions globales sont estimées à 890 000 tCO_2e (mise à jour 2021). La mise à jour de ce bilan sera réalisée en 2024.

Le poste le plus significatif d'émissions de GES pour la RATP est l'énergie. Elle représente 99 % des émissions des scopes 1 et 2,44 % si l'on considère les émissions globales, scopes 1, 2 et 3.

La RATP souhaite agir sur l'ensemble de ses émissions directes et indirectes (scopes 1, 2 et 3). Outre les émissions associées à ses consommations d'énergie, les autres postes significatifs sont les immobilisations (estimé à 33 %) et les achats (estimé à 14 %). Un enjeu majeur reste la fiabilisation de la comptabilisation des émissions du scope 3.

Pour réduire ses émissions la RATP s'engage sur un plan de transition en quatre axes : l'énergie (actions détaillées dans l'axe 2.2 Préservation des ressources), les achats, les investissements et la mobilisation des collaborateurs.

Initiative Science-Based Targets (SBTi)

La RATP a obtenu en novembre 2022 la validation de ses engagements climat par la SBTi. Cette certification valide les engagements climat de la RATP au niveau le plus ambitieux de l'Accord de Paris : maintenir le réchauffement climatique à 1,5 °C. Pour ce faire, la RATP a pris deux engagements, d'ici à 2027 :

— réduire de 43 % les émissions GES associées à ses consommations d'énergie par rapport à 2019;
— garantir 70 % de ses achats auprès de fournisseurs engagés SBTi.

À fin 2023, les résultats sont les suivants :

— -30 % d'émissions de GES associées aux consommations d'énergie par rapport à 2019;

— Concernant l'indicateur Achats, une enquête a été réalisée auprès des fournisseurs de la RATP en 2023. Un travail de fiabilisation est engagé pour garantir la robustesse de l'indicateur.

La transition énergétique des flottes de véhicules

Précurseur sur les sujets énergétiques et climatiques, la RATP contribue à la transition énergétique et à l'amélioration de la qualité de l'air extérieur avec le programme Bus2025, qui vise à convertir l'intégralité du parc de bus et déployer des infrastructures adaptées à l'électrique ou au biométhane pour chaque dépôt. Elle est le premier opérateur de transport européen (avec 4 900 bus en service à fin décembre 2023) à mettre en œuvre un plan d'action aussi ambitieux, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités et de la Commission européenne[9].

À terme, environ la moitié des centres bus opèreront des bus électriques et l'autre moitié des bus à gaz d'origine renouvelable. Avant le lancement du plan Bus2025, les émissions de GES du mode bus représentaient près de 74 % des émissions de GES liées à la consommation d'énergie de la RATP. Le programme Bus2025, inscrit dans le plan de déplacements urbains d'Île-de-France, permet donc d'agir sur une part importante de l'impact carbone de la RATP avec, à terme, une diminution de 50 % des émissions de GES résultant de la circulation des bus, soit 250 000 tCO_2 en moins (référence 2015).

Plus de 1 800 bus électriques et biométhane – environ 1 100 bus biométhane et 700 bus électriques – sont déjà exploités à fin 2023.

Filiale de RATP Dev et exploitant du réseau TAC, la Compagnie des transports de Charleville-Mézières (CTCM), en partenariat avec Ardenne Métropole, déploie depuis avril 2023 l'utilisation du carburant Olea100, produit à 100 % à partir de colza français. Cette alternative durable aux énergies fossiles permettra de faire rouler quatre des 61 véhicules du réseau pour un total de 178 000 kilomètres commerciaux, en réduisant d'au moins 60 % l'empreinte carbone des liaisons urbaines et interurbaines, tout en conservant une qualité de service élevée. Cette transition partielle de la flotte à l'Oleo100 s'inscrit dans le plan de la métropole en faveur de la transition énergétique et de la lutte contre le changement climatique.

À Londres, la transition vers l'électrique de la flotte de RATP Dev Transit London s'accélère. En 2023, RATP Dev exploitait 19 lignes électriques à partir de cinq dépôts convertis à l'électrique. Avec plus de 28 % de sa flotte opérée en 100 % électrique, RATP Dev dispose depuis 2023 de la flotte de bus électriques la plus importante sur le marché londonien. Par ailleurs, 15 des autobus à impériale de la flotte Tootbus, utilisés pour le tourisme dans le centre de la ville, vont également être convertis à l'électrique. Cette action sera réalisée tout au long de l'année 2024, faisant ainsi passer la part de bus électriques dans la flotte de 7 % fin 2023 à 26 % fin 2024. La filiale a pour objectif de disposer d'une flotte entièrement électrique d'ici 2030, conformément aux ambitions du maire de Londres d'atteindre zéro émission nette dans la capitale.

Soutenir le développement des énergies renouvelables et de récupération

Dans ses projets et investissements, la RATP s'engage à étudier systématiquement les opportunités de recourir aux énergies renouvelables et de récupération.

Sur les réseaux ferrés, métro, RER et tramway, la récupération de l'énergie de freinage est un levier majeur de réduction des consommations d'énergie : les nouveaux matériels sont systématiquement équipés de dispositifs de restitution de l'énergie au freinage. En 2036, tous les métros devraient également permettre la restitution d'énergie au freinage. Aujourd'hui, 70 % des rames sur le réseau métro en sont équipées et 100 % sur le RER et le tramway.

Sur la ligne 11 du métro parisien, la chaleur du tunnel est récupérée pour alimenter un immeuble de vingt logements. Cette énergie permet de couvrir en moyenne 35 % des besoins en chauffage de l'immeuble.

En matière d'énergies renouvelables, la RATP utilise déjà du biométhane 100 % pour alimenter ses bus en Île-de-France, et s'est fixée pour objectif d'atteindre 10 % d'énergies renouvelables dans son mix fourniture électrique d'ici à 2025. Pour cela, la RATP met en place des contrats à long terme d'achat direct d'électricité renouvelable, sous forme de *Power Purchase Agreements* (PPA) depuis 2021. Ils représentent environ 140 GWh par an, dont 65 GWh sur des nouvelles centrales solaires, dont la mise en service et production est prévue pour 2025.

Pour consommer davantage d'énergie décarbonée à travers ses modes d'exploitation, le groupe RATP teste des solutions innovantes comme le *smart charging*, un système de recharge intelligente des bus électriques. Il permet de piloter finement la recharge des bus la nuit sur des créneaux horaires ciblés, avec un intérêt écologique en diminuant les émissions de gaz à effet de serre, et économique, en réduisant le coût d'approvisionnement des bus en énergie. Depuis 2021, la RATP a été l'un des premiers acteurs à mettre en place, avec son partenaire DREEV, une expérimentation de recharge intelligente en conditions réelles d'exploitation. Chaque jour, ce sont plusieurs centaines de bus dont la recharge est optimisée en fonction des prix de l'électricité et de la disponibilité des énergies décarbonées, dans la stricte garantie des performances d'autonomie des véhicules.

Décarboner les achats

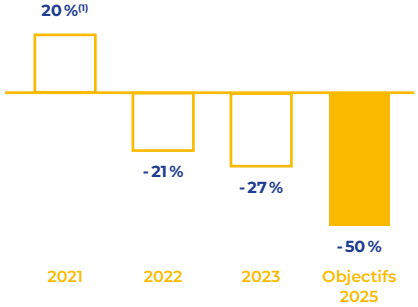
Pour réduire les émissions indirectes (scope 3), la RATP s'engage notamment au travers de sa démarche achats responsables, en associant ses partenaires et fournisseurs à la recherche de solutions bas carbone ou en intégrant des critères carbone dans ses marchés. Pour exemple, les marchés d'achat de matériels roulants (bus, métro, tramway, RER) intègrent systématiquement un critère carbone.

En 2023, la RATP a réalisé un questionnaire auprès de l'intégralité de ses fournisseurs afin d'évaluer leur maturité dans la prise en compte des enjeux climat. Ce diagnostic permettra d'établir, en 2024, un plan d'action adapté par famille d'achats.

Indicateur clé

Évolution des émissions de GES RATP

Réduction des émissions de GES par voyageur.km par rapport à 2015



(1) Crise sanitaire Covid-19 ayant entraîné une baisse historique de la fréquentation des réseaux.

9. Projet soutenu par la Commission européenne à hauteur maximale de 54,7 millions d'euros de subventions, ainsi que par un prêt obligataire d'un montant équivalent souscrit par la Banque des Territoires (Caisse des Dépôts et Consignation).

Cet indicateur mesure la performance carbone globale de l'entreprise (scopes 1, 2 et 3 associés aux consommations d'énergie) rapportée au nombre de voyageurs.kilomètre transportés.

La RATP poursuit son effort de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre. La baisse des émissions de GES générées par la RATP (mesurée en tonnes de CO_2e) s'établit à -32 % par rapport à 2015. En revanche, le nombre de voyageurs.kilomètre transportés, toujours affecté par les conséquences de la crise sanitaire de 2020, est inférieur en 2023 au niveau de 2015, -7 %. L'amélioration de l'indicateur de performance carbone résulte donc exclusivement de la baisse des émissions de GES.

Axe 2.2 – Préserver les ressources et la biodiversité

Pour produire des services tout en limitant la consommation et le gaspillage des matières premières, de l'eau et des sources d'énergie, le Groupe mise sur la sobriété et le développement de l'économie circulaire. En tant qu'acteur de la ville durable, la RATP porte une attention particulière à la préservation de l'environnement dans la conduite de ses activités, et notamment de la biodiversité, essentielle à la qualité de vie en ville.

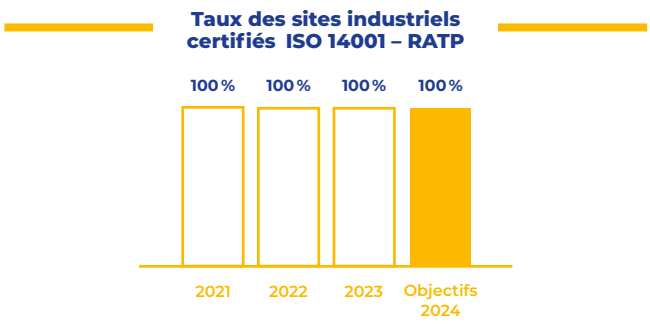
MAÎTRISER LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET PROMOUVOIR L'AMÉLIORATION CONTINUE

Avec ses centres bus et ses ateliers implantés au cœur de la ville, la RATP est l'une des rares entreprises à exercer une activité industrielle d'envergure dans des zones urbaines et périurbaines. La prévention de toute forme de pollution et la maîtrise des risques environnementaux sont donc une priorité.

Au-delà du respect des obligations réglementaires, la RATP s'est dotée d'un plan de certification ambitieux : certification QSE (qualité, sécurité, environnement), ISO 50001 (management de l'énergie), et de démarches d'amélioration continue conduites notamment selon la méthodologie EFQM (European Foundation for Quality Management).

Dans le cadre du contrat 2021-2024 avec Île-de-France Mobilités, la RATP a renouvelé son engagement de mettre en œuvre et de maintenir un système de management environnemental sur tous ses sites industriels. Fin 2023, 100 % des sites industriels sont certifiés ISO 14001.

Indicateur clé



	2021	2022	2023
NOMBRE DE SITES INDUSTRIELS CERTIFIÉS ISO 14001			
RATP	95	92	90
RATP/RATP Dev	101	216	214

100 % des sites industriels de la RATP sont certifiés ISO 14001. Le nombre de sites concernés évolue en fonction des changements d'activités.

Pour RATP Dev, la forte augmentation de sites certifiés ISO 14001 entre 2021 et 2022 est due à l'intégration de la filiale Autolinee Toscane, qui comprend à elle seule 116 sites certifiés ISO 14001.

S'assurer de la conformité des sites les plus à risque

Le groupe RATP exploite des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Ces ICPE sont répertoriées en fonction des quantités et de la dangerosité des substances employées ou stockées, et des risques environnementaux inhérents aux activités du site. Fin 2023, environ 75 sites exploités par la RATP sont classés ICPE, sous une ou plusieurs rubriques. Leur cartographie recouvre toutes les activités propres à un acteur de la mobilité urbaine (ateliers de maintenance, stations de charge en carburant, installations de combustion telles que chaudières et groupes électrogènes…) et les activités en lien avec la transition énergétique des centres bus notamment (bornes de charge des véhicules fonctionnant au bioGNV ou à l'électrique, développement de l'énergie hydrogène).

Deux incendies ont eu lieu dans des centres bus de la RATP au cours de l'année 2023. Ils ont pu être rapidement maîtrisés grâce aux systèmes de sécurité en place, sans aucun blessé, et ont fait l'objet de plans d'action ciblés, pour renforcer toujours plus la prévention des risques au sein de ces sites. Le premier incendie est intervenu en août dans le centre bus de Lagny (Paris 20e) suite à un court-circuit sur le système de dégivrage d'un bus. Le déclenchement du désenfumage, du sprinklage (système automatique d'extinction) et l'intervention des services de secours et des équipes du site ont montré leur efficacité, et permis d'éviter toute propagation du feu aux bus adjacents et aux infrastructures.

Le deuxième incendie s'est déroulé en décembre sur un autocar GNV, géré par Origami (filiale de RATP Cap Île-de-France) et situé dans le remisage extérieur du centre bus d'Aubervilliers, à la suite d'un court-circuit électrique au niveau du bloc moteur. L'incendie s'est propagé aux six cars Origami GNV adjacents. Les thermofusibles, organes de sécurité présents sur ce modèle de car, ont permis l'évacuation du gaz lors de l'incendie et évité tout risque d'explosion. Dans ces deux cas, les enquêtes ont montré que la source d'énergie du véhicule (batterie et GNV) n'était pas la cause de départ de feu.

Une mise en demeure a été établie en février 2023 concernant l'atelier de maintenance de Choisy à Paris pour non-respect de prescriptions des arrêtés ministériels et préfectoraux applicables. Elle concerne le non-respect de certaines prescriptions, notamment sur la quantité de solvants organiques présente sur le site, la demande de justificatifs relatifs à l'élimination des produits dangereux, la mise à jour administrative du site concernant le désenfumage. Les équipes de la RATP se mobilisent pour répondre aux attentes exprimées par l'administration et ont déjà adressé les premiers éléments de réponse en juillet 2023.

Vis-à-vis de la mise en demeure de 2022 concernant le poste haute tension (PHT), la RATP a transmis aux autorités en juin 2023 la majorité des éléments de réponse. Les points restants sont en cours de traitement.

Ces mises en demeure peuvent s'expliquer par la complexification des projets portés par la RATP; certaines de ces prescriptions se sont avérées plus compliquées que prévu dans leur mise en œuvre.

Les filiales françaises de RATP Dev font également l'objet d'un suivi spécifique sur les ICPE.

Indicateur clé

	2021	2022	2023	Objectifs
NOMBRE DE MISES EN DEMEURE ICPE				
RATP/RATP Dev	1	1	1	0

Prévenir la pollution des sols et de l'eau

Le Groupe met en place de nombreuses mesures pour préserver durablement les sols de toute forme de pollution :

— en amont des projets, il réalise des diagnostics de l'état du milieu, afin d'identifier et de caractériser les éventuelles pollutions présentes dans les sols et/ou les eaux souterraines. En cas de cessation d'activité, les mêmes études sont réalisées, dans le respect des réglementations en vigueur;

— lors de la planification des travaux, une communication auprès des riverains est réalisée avant le début des opérations. Les nuisances éventuelles (poussière, souillure de voiries, bruit, etc.) sont analysées et des actions préventives sont mises en œuvre selon les résultats : installation d'aires de lavage des camions, arrosage des poussières;

— en phase d'exploitation, des mesures préventives et correctives sont mises en œuvre dans le cadre des démarches ISO 14001 et du respect des prescriptions réglementaires (bacs de rétention, prétraitement des eaux industrielles avant leur prise en charge par les stations d'épuration communales, procédure de situation d'urgence, etc.) ;

— enfin, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence en 2024 et des biens de reprise par Île-de-France Mobilités, la RATP a lancé des audits pollution sur la majorité de ses centres bus assujettis à la réglementation ICPE. Cette démarche permet, en tant qu'exploitant, de déterminer les obligations réglementaires liées aux activités ICPE et de caractériser l'état de la qualité des milieux de l'ensemble des biens. À ce jour, sur les audits de pollution finalisés, il s'avère que l'état de la qualité des milieux est compatible avec les activités industrielles réalisées sur les sites dans leurs configurations actuelles.

UN PLAN DE PERFORMANCE ÉNERGETIQUE RENFORCÉ PAR LE PLAN DE SOBRIÉTÉ ÉNERGETIQUE

Les modes de transport collectifs consomment relativement peu d'énergie par voyageur transporté. Le trajet d'un voyageur en métro ou en RER nécessite huit à dix fois moins d'énergie que le même parcours en voiture particulière. Toutefois, la RATP est engagée dans une démarche de performance pour améliorer encore l'efficacité de ses réseaux de transport.

En 2017, elle obtient pour la première fois la certification ISO 50001 et devient le premier opérateur de transport multimodal certifié en management de l'énergie pour l'ensemble de ses activités. En 2023, la RATP a renouvelé sa certification ISO 50001.

Le groupe RATP a également engagé l'acte 2 de son plan de sobriété énergétique, initié en 2022 dans un contexte de crise énergétique. Ce plan de sobriété vise à renforcer les efforts du Groupe tout en maintenant l'offre de transport et la qualité de service. Il s'articule autour des huit thématiques suivantes :

— réseau de transport;
— chauffage des locaux;
— ventilation et climatisation;
— numérique responsable;
— éclairage;
— publicité lumineuse;
— déplacements professionnels;
— mobilisation des collaborateurs.

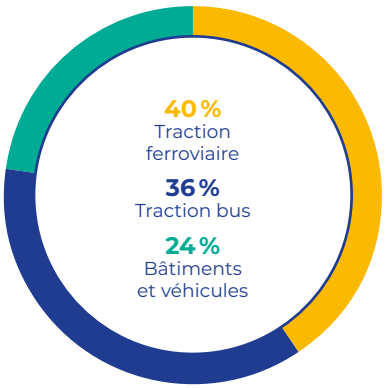
Parmi les actions mises en œuvre, on peut citer : l'éco-stationnement des trains ou les allures économiques en heures creuses, l'application de consignes de chauffage à 19 °C dans les bâtiments ou encore la mise à l'arrêt des écrans numériques en stations, ainsi que des panneaux publicitaires situés au niveau des arrêts de tramway et des entrées de métros entre 1 heure et 6 heures du matin.

Le groupe RATP a par ailleurs signé les chartes « ÉcoWatt » et « Écogaz » et s'engage ainsi à modérer ses consommations de gaz et d'électricité en cas de pics de consommation et à relayer les messages auprès de ses collaborateurs et de ses clients en cas d'alerte.

En 2023, la RATP a adopté une nouvelle politique énergétique avec un objectif ambitieux qui couvre l'intégralité de ses consommations d'énergie : réduire de 15 % la consommation totale d'énergie (rapportée à l'offre de service, mesurée en voiture.km) d'ici fin 2029 par rapport à 2019.

Pour atteindre cet objectif, la RATP met en œuvre un plan d'action agissant sur quatre leviers : le matériel roulant, les bâtiments, l'infrastructure ferroviaire et les espaces voyageurs. L'objectif global de -15 % est ainsi décliné en cibles à atteindre par business unit et direction de l'Epic.

Répartition de la consommation d'énergie par usage – RATP



La modernisation du parc de matériels roulants est un levier important pour l'amélioration des consommations d'énergie. La RATP poursuit un programme ambitieux de renouvellement de ces matériels. L'année 2023 a été marquée par le déploiement du nouveau matériel sur la ligne 14 du métro parisien, le MP14. Il permettra de réduire de 17 % la consommation énergétique des rames (par rapport au train MP05) grâce à un système de freinage électrique avec récupération d'énergie, à une motorisation plus performante et à un éclairage intégralement assuré par LED.

Le Groupe encourage également les pratiques d'écoconduite, notamment chez les conducteurs de bus, dès la formation initiale comme à l'occasion de la formation continue.

Pour réduire sa consommation d'énergie sur les bâtiments, le Groupe met en œuvre des actions de sobriété et d'efficacité éner-

gétique et étudie systématiquement la possibilité de recourir aux énergies renouvelables et de récupération.

À fin 2023, la RATP a ainsi réduit de 19 % les consommations d'énergie de ses sites industriels (centres bus, ateliers de maintenance…) et tertiaires par rapport à 2015. Depuis 2018, le Groupe inscrit plusieurs sites au Championnat de France des économies d'énergie, le challenge CUBE, organisé par l'Institut français pour la performance énergétique du bâtiment (Ifpeb). En 2023, sept sites du groupe RATP y ont participé dont deux sites de RATP Dev Angers.

RATP Habitat, filiale immobilière sociale du groupe RATP, a quant à elle défini sa première politique énergétique en 2023, avec comme objectif de réduire les consommations de ses résidences de 6 % par mètre carré de surface habitable d'ici 2026 (base 2022). Outre ses ambitions sur son parc existant, RATP Habitat met également en place une politique de construction vertueuse sur le plan énergétique, en favorisant par exemple l'innovation et les expérimentations dans le cadre de rénovations ou de constructions neuves, l'anticipation des règlementations thermiques ou encore la chasse au gaspillage en associant les locataires des logements.

ÉCONOMISER ET RÉCUPÉRER L'EAU

En 2023, la RATP a consommé 820 262 m³ d'eau potable pour ses activités de maintenance et de lavage des matériels roulants (1 201 405 m³ en incluant RATP Dev). L'enjeu d'un meilleur usage de cette ressource est donc essentiel. Le Groupe entend réduire la consommation d'eau à la source en sensibilisant les collaborateurs grâce à l'intégration d'objectifs précis dans les systèmes de management environnementaux, mais aussi grâce à des actions telles que la récupération des eaux d'infiltration ou l'optimisation du lavage des matériels roulants.

Dans ce cadre, la RATP a engagé en 2023 une mobilisation collective pour structurer son plan de sobriété hydrique et s'engager davantage sur une gestion durable de la ressource en eau. Ce plan a été validé par le président-directeur général fin 2023 et va donner lieu à la mise en œuvre d'actions concrètes, visant une réduction de 10 % de la consommation d'eau potable de la RATP d'ici à 2030, par rapport à 2022.

Il s'oriente autour de cinq chantiers prioritaires :
— améliorer la gestion des alertes en cas de sécheresse : il s'agit d'agir le plus rapidement possible sur les activités soumises à des restrictions, dès qu'une alerte est déclarée par la préfecture,
— améliorer la connaissance et la gestion des consommations d'eau,
— optimiser les usages de l'eau,
— récupérer et revaloriser les eaux non potables,
— sensibiliser et responsabiliser les collaborateurs.

Pour optimiser la consommation d'eau liée au lavage des matériels roulants, la RATP met déjà en place depuis plusieurs années un système de recyclage des eaux de lavage (bus et tramways) et de récupération des eaux de pluie sur certains sites industriels.

Déployé en 2020, l'outil Open (outil de pilotage des consommations en eau et en énergie) est une solution digitale innovante permettant de suivre l'ensemble des consommations de fluides (eau et énergies) des 115 sites industriels et tertiaires et des 369 gares et stations. Elle est aujourd'hui utilisée par près de 450 personnes, avec près de 1 400 compteurs suivis. Son utilisation concourt au maintien des performances environnementales et énergétiques du patrimoine RATP par un meilleur suivi des consommations et une meilleure réactivité en cas d'anomalie. Il représente ainsi l'opportunité pour les équipes opérationnelles de pouvoir mettre en place des actions concrètes, mesurables rapidement et pertinentes, notamment dans le cadre du suivi de la certification ISO 50001. En 2023, la RATP a formé l'ensemble de ses collaborateurs utilisateurs de la plateforme. Un travail continu est par ailleurs réalisé pour renforcer la fiabilité des données et leur disponibilité.

Les eaux d'exhaure, issues des infiltrations d'eau de pluie, de crues ou de nappes phréatiques dans les ouvrages souterrains, sont aujourd'hui évacuées pour près de 8 millions de m³ par an dans les égouts, dans les canaux parisiens ou dans la Seine. Ces eaux non potables sont soumises à des contrôles réguliers de la part de la RATP, qui réalise une centaine d'analyses permettant de garantir leur qualité physico-chimique.

Déjà réutilisées partiellement en interne (pour l'arrosage de la plateforme engazonnée du T3 notamment), la RATP étudie la possibilité de valoriser davantage ces eaux dans une logique vertueuse. À travers le partenariat initié depuis de nombreuses années avec Eau de Paris, la RATP continue d'étudier le raccordement des eaux d'exhaure au réseau d'eau non potable parisien. Des études ont également permis d'engager une réflexion scientifique approfondie concernant le comportement hydraulique des eaux d'exhaure. Des instrumentations pour poursuivre ces différents projets ont été initiées en partenariat avec Eau de Paris en 2023.

Pour aller plus loin dans les perspectives de réutilisation de ces eaux d'exhaure et dans le contexte général de changement climatique et de stress hydrique en France et dans la région Île-de-France, la RATP a lancé en 2023, à travers son programme d'innovation Smarter City, un consortium scientifique dédié à la valorisation des eaux d'exhaure. Ce consortium scientifique a pour objectifs principaux de :
— mobiliser les acteurs du territoire engagés pour une gestion durable des ressources en eau;
— partager de la connaissance, des idées et des savoir-faire pour identifier de nouvelles solutions viables de revalorisation des eaux d'exhaure (au-delà des premiers cas d'usage existants);
— accompagner l'émergence d'une réglementation encadrant l'usage des eaux d'exhaure.

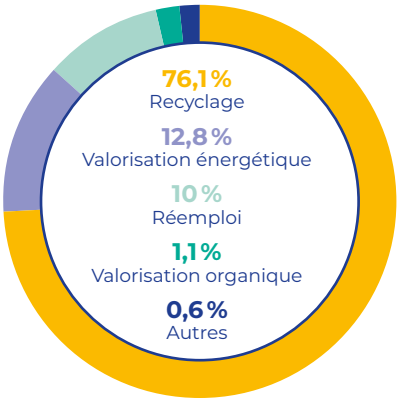
Des travaux ont également été engagés avec l'Agence parisienne d'urbanisme pour cartographier les gisements en vue d'identifier des opportunités de démonstrateur internes et externes. Ce projet s'inscrit par ailleurs dans les dispositions du plan Eau pour une gestion résiliente et concertée de l'eau présenté par le président de la République fin mars 2023.

GÉRER LES DÉCHETS DE MANIÈRE RESPONSABLE

Face à une production variée de déchets, notamment liée aux activités de maintenance, la RATP mène une politique qui combine réduction à la source et valorisation optimale de ses déchets. En 2023, la production des déchets d'exploitation de la RATP atteint un tonnage total de 29 982 tonnes (hors déchets de chantier et déchets voyageurs). Ce volume est réparti de la façon suivante : 4 718 tonnes de déchets dangereux et 25 264 tonnes de déchets non dangereux.

99,4 % des déchets d'exploitation de la RATP et de RATP Real Estate (hors déchets de chantier et déchets des clients voyageurs) ont été valorisés en 2023 selon différents modes (recyclage, réemploi, etc.). Seul 0,6 % a été enfoui.

Modes de traitement des déchets d'exploitation (hors déchets de chantier et déchets voyageurs)



L'année 2023 a été marquée par la mise en place de deux contrats de collecte et valorisation des déchets :
— un accord tarifaire pour la collecte et valorisation des mégots, qui seront recyclés sous forme de garnissage pour doudoune ou d'isolant;
— un contrat de vente de collecte et valorisation des déchets métalliques.

D'une manière générale, la RATP s'engage également dans l'application des principales dispositions de la loi Agec (Anti-gaspillage pour une économie circulaire) et notamment sur l'arrêt de l'utilisation du plastique à usage unique. En 2023, ce sont notamment 30 fontaines à eau potable qui ont été installées dans les gares et stations pour permettre aux clients voyageurs d'accéder à une source d'eau potable et contribuer à la réduction du plastique.

Le démantèlement des trains

Un marché a été contractualisé pour la déconstruction du matériel ferroviaire MP59. D'ici à 2025, 95 voitures de la ligne 11 seront démantelées. À l'issue du démantèlement de ces trains, les différents matériaux valorisables sont vendus et recyclés.

Valorisation des déchets de chantier

Les déchets de chantier des projets immobiliers sont valorisés en fonction de leur nature. Des clauses spécifiques sont intégrées à tous les marchés de travaux.

Le Groupe a néanmoins souhaité aller plus loin en 2023 dans le réemploi des différentes matières provenant de ses chantiers, en lien notamment avec les ambitions portées au niveau national.

C'est dans cette optique qu'une feuille de route dédiée a été déployée, permettant une meilleure prise en compte de l'économie circulaire dans tous les chantiers RATP, y compris les chantiers industriels non immobiliers.

La stratégie économie circulaire sur les chantiers est ainsi déclinée en actions concrètes visant à structurer et généraliser l'intégration de nouvelles pratiques dans les projets et dans la politique achats, en cohérence avec les ambitions portées par les territoires d'implantation du Groupe. Cela implique notamment de mettre en place des outils pour faciliter la mise en œuvre et le suivi de démarches circulaires et locales tout en accompagnant et formant les collaborateurs.

FAVORISER L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALE

Le groupe RATP valorise ses ressources et favorise l'écologie industrielle et territoriale.

Depuis plusieurs années, des partenariats inédits ont été impulsés entre des organisations générant ensemble un impact écologique et social sur le quartier des Deux-Rives, qui représente 350 hectares entre les 12e et le 13e arrondissements de Paris. Cette démarche a été initialement portée par la RATP et la ville de Paris.

L'association Les Deux-Rives, quartier circulaire a été créée le 2 décembre 2021 en tant que structure autonome de gouvernance et de portage des actions de ce territoire.

L'une des premières actions menées, notamment via la contribution de la RATP, a été la candidature à l'appel à manifestations d'intérêt Territoires franciliens circulaires, porté par la Région Île-de-France, l'Ademe, la DRIEAT et la Banque des Territoires.

Retenue comme lauréate en avril 2022, l'association a ainsi pu bénéficier d'un accompagnement technique, juridique et financier pour le lancement de ses premières synergies. De premières actions ont été engagées autour de l'écomobilité, de l'expérimentation de la consigne et de la pérennisation de la déchèterie fluviale Tri en Seine. Le groupe RATP s'est engagé sur chacune de ses actions en tant qu'acteur de la ville durable.

FAVORISER LA BIODIVERSITÉ EN VILLE

Engagée en faveur de la protection de la biodiversité, la RATP a lancé en Île-de-France une analyse systématique de son patrimoine pour étudier la possibilité d'y intégrer des zones végétalisées ou cultivées en complément des trames vertes existantes. Pour chaque projet immobilier, une stratégie est mise en œuvre pour répondre aux enjeux environnementaux et sociaux des futurs bâtiments. Afin d'accélérer la prise en compte de la biodiversité dans ses projets et d'identifier des pistes de progrès, RATP Real Estate fait réaliser des études prospectives par des écologues.

Depuis 2021, le groupe RATP a renforcé son engagement en faveur de la biodiversité en s'associant à une initiative majeure. L'entreprise a en effet rejoint le programme de recherche appliquée et d'actions collectives BIG (Biodiversity Impulsion Group), coordonné par l'Observatoire de l'immobilier durable avec 15 autres acteurs de la ville et des territoires. BIG vise à développer un référentiel commun d'indicateurs et d'outils de mesure pour définir et améliorer l'empreinte biodiversité des projets immobiliers, éclairer le choix des maîtres d'ouvrage et des investisseurs et mieux concilier les fonctions urbaines et écologiques des territoires. Au cours de l'année 2023, la RATP a pris part aux travaux de BIG en partenariat avec le Museum national d'histoire naturelle, afin d'évaluer les co-bénéfices liés à la biodiversité dans le cadre de projets immobiliers. Cette étude a donné lieu à deux expérimentations sur des projets d'insertion urbaine actuellement en conception : la première sur un projet de 35 logements en structure bois, en superposition du centre bus de Point du Jour (Paris 16e), comportant 250 m² d'espaces verts; la seconde, sur une opération de 66 logements en structure bois connexes à la gare RER de Robinson, à Sceaux (92) avec 675 m² d'espaces verts. Ces expérimentations ont permis de valoriser les bénéfices liés aux projets immobiliers en termes d'accueil de la biodiversité, de séquestration de carbone et de réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain.

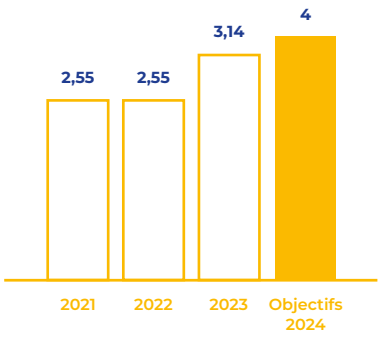
Le projet immobilier des Ateliers Vaugirard, dont le premier lot a été livré au printemps 2023, intègre de fortes ambitions en ma-

tière de protection de la biodiversité, avec 6000 m² de surfaces végétalisées.

Certains projets de l'opération emblématique Bus2025, qui a notamment pour objectif de transformer la moitié des centres bus diesel en centres bus électriques, sont également propices à la prise en compte de ces enjeux. À titre d'exemple, pour le centre bus de Neuilly-Plaisance, la trame verte locale sera renforcée par le développement de strates végétales et l'installation d'un nichoir à rapaces au sommet d'une cheminée industrielle.

D'autres sites industriels sont également concernés par ces enjeux. Sur la plateforme logistique de Boissy-Saint-Léger, dans le cadre de la certification HQE Exploitation obtenue et maintenue sur le site, le renforcement et la protection de la biodiversité se concrétisent par l'installation d'un groupe de ruches de 15000 abeilles et l'entretien d'un éco-pâturage par une poignée de moutons. À Saint-Ouen (93), le site de maintenance de la ligne 14 accueillera en toiture une ferme urbaine de 7000 m² prodiguant herbes aromatiques, hydrolats et infusions aux restaurants, épiceries, marchés et habitants de Saint-Ouen. Ce projet est lauréat de la quatrième édition de l'appel à projets Parisculteurs lancé par la Ville de Paris pour le développement de l'agriculture urbaine en Île-de-France.

Nombre d'hectares végétalisés – RATP/RATP Real Estate



En 2023, la RATP compte au total 3,14 hectares végétalisés dont 1685 m² dédiés à l'agriculture urbaine. L'importante progression des surfaces végétalisées entre 2022 et 2023 est due à l'avancement du projet de Vaugirard : dans le cadre de la modernisation et de la restructuration de ce site industriel historique de la RATP, l'un des trois lots de logements ainsi que le nouvel atelier de maintenance des équipements, qui dispose d'une toiture végétalisée, ont été livrés en 2023.

La préservation de la biodiversité est également au cœur des préoccupations de la RATP pour la gestion de la végétation sur les voies et à leurs abords. Depuis l'arrêt total de l'utilisation du glyphosate pour le désherbage en 2019, la business unit RATP Infrastructures a pour mission de gérer durablement les espaces verts du réseau : il s'agit d'assurer la pérennité des infrastructures (maintien des talus, réduction de l'érosion et de l'imperméabilisation des sols…) notamment en maîtrisant les espèces exotiques envahissantes, et en recherchant des solutions alternatives aux produits phytosanitaires.

Différentes démarches sont pour cela menées en parallèle depuis 2019 :

— cartographie de la végétation présente sur l'ensemble du réseau ferré réalisée par l'ONF en 2021 et 2022, avec notamment identification et localisation des espèces exotiques envahissantes;
— végétalisation choisie pour faire barrière aux espèces invasives;
— dessouchage hivernal de rejets de Robinia (fort système racinaire);
— injection d'un produit de biocontrôle à base de champignon (Ailantex) pour traiter et éliminer durablement les ailantes;
— recrutement d'un doctorant pour travailler sur la meilleure gestion possible de la végétation sur l'ensemble du réseau ferré RATP.

En parallèle, un marché a été signé pour trois ans avec un prestataire externe pour effectuer un désherbage manuel et mécanique sur l'ensemble des zones aériennes du réseau, ateliers et parcs techniques compris. Un passage plus régulier est effectué pour les espèces exotiques envahissantes.

Pour aller plus loin dans la bonne gestion et la préservation de la biodiversité, la RATP a lancé en 2023 un diagnostic de ses pratiques liées à ses activités d'exploitation de réseaux de transports, ses activités immobilières et de travaux. Cette étude donnera lieu à la définition d'une feuille de route biodiversité pour l'ensemble du groupe RATP courant 2024.

Axe 2.3 – Déployer l'éco-conception dans toutes nos activités

À travers sa politique RSE, le groupe RATP s'est engagé à promouvoir une démarche d'éco-conception et d'éco-spécification dans ses projets (infrastructure, bâtiment, matériel roulant et systèmes d'information). Les choix de conception, de produits ou de systèmes intègrent ainsi une approche environnementale.

En phase d'étude, une recherche active de solutions écologiques est réalisée, telle que l'utilisation de matériaux à faible impact, la récupération des eaux de pluie ou encore la mise en place de toitures végétalisées. Des études de types Bilan Carbone® ou analyse cycle de vie (ACV) peuvent être réalisées pour guider les choix de conception. En phase de travaux, le Groupe favorise une construction écoresponsable intégrant une démarche d'éco-conception et des chantiers à faible impact environnemental.

Les mesures et solutions sont adaptées aux contexte et enjeux de chaque projet. Ainsi, plusieurs sites de maintenance des nouvelles lignes de tramway produisent une partie de leur énergie grâce à des panneaux photovoltaïques et à des pompes à chaleur reliées à des sondes géothermiques. Sur le nouvel atelier de maintenance des véhicules de maintenance industriels (VMI) de Massy, la technologie panneaux solaires hybrides a été installée pour réaliser un test en exploitation et étudier la réplicabilité de la solution. Les toitures des nouveaux halls de maintenance de la ligne 6 (site d'Italie) et de la ligne 11 (site de Rosny-sous-Bois) du métro ont été végétalisées pour améliorer le confort des occupants en période estivale et favoriser le niveau d'abattement des eaux pluviales à la parcelle. Dans le cas de l'opération urbaine des Ateliers Vaugirard qui vise à créer un atelier de maintenance des équipements électroniques et électropneumatiques (AME), à restructurer l'atelier de maintenance des trains (AMT) de la ligne 12 et à construire 285 logements sociaux et privés, la démarche d'éco-conception du projet est encadrée par des certifications environnementales de haut niveau, notamment NH HQE niveau très bon pour l'AME et un niveau Energie 3 Carbone 1 dans le label E+C-.

Sur le programme Bus2025, la démarche d'écoconception est structurée autour de l'énergie (plus de 16 centres bus bénéficient d'un *relamping* Led), le carbone (déjà plus de 3000 m³ de béton bas carbone utilisés soit 300 tCO_2e évités) et la biodiversité (7000 m² végétalisés et 111 arbres plantés).

Une attention accrue sur la RSE dans la gouvernance des investissements

Depuis septembre 2023, la RATP renforce la prise en compte de la RSE dans l'instruction des investissements. Tout projet de plus de 15 millions d'euros doit comporter un dossier présentant ses enjeux et impacts RSE autour de neuf items : environnementaux (carbone, biodiversité, ressources, etc.), mais aussi sociaux (accessibilité, adaptation au changement climatique, etc.). Pour les projets inférieurs à 15 millions d'euros, le dossier doit *a minima* qualifier les impacts énergie et carbone. Ces éléments sont pris en compte dans la décision d'investissement.

Pour faciliter la mise en œuvre de cette démarche, différentes mesures d'accompagnement des collaborateurs ont été mises en place. Des guides ont notamment été développés pour les projets numériques, afin de comprendre les impacts RSE des activités numériques et les qualifier dans les demandes d'investissement (énergie, carbone & économie circulaire, accessibilité numérique).

Le numérique responsable

La feuille de route Numérique responsable du groupe RATP a été initiée en février 2022, et un programme a été structuré en 2023 suivant 6 axes :

— intégration d'une démarche responsable dans les achats numériques;
— dotation responsable (équipements informatiques individuels) et économie circulaire;
— conception responsable de services numériques;
— optimisation des hébergements (datacenters, cloud);
— intégration d'usages vertueux dans le quotidien des collaborateurs;
— utilisation du numérique au service des enjeux RSE du Groupe.

Son pilotage est assuré au sein de la direction digital et innovation.

Un module e-learning est mis à disposition depuis 2023 à l'ensemble des collaborateurs pour mieux comprendre les fondamentaux du numérique responsable. D'autres modules sont en cours d'élaboration afin d'aller plus en profondeur sur les sujets de l'écoconception, l'accessibilité, etc.

Dans le cadre du programme numérique responsable, une démarche d'éco-socio-conception des services numériques a été initiée. L'éco-socio-conception consiste à intégrer la performance environnementale et sociale dès la conception d'un produit ou d'un service numérique, et ce sur l'ensemble de son cycle de vie, de l'expression du besoin par le métier au décommissionnement du service, en passant par son développement, son lancement et tout le long de son exploitation. Depuis septembre 2023, un dispositif de coaching est proposé pour sensibiliser et accompagner les équipes, leur fournir des outils et systématiser la démarche sur tous les systèmes informatiques du Groupe. Par ailleurs, 15 collaborateurs ont suivi une formation certifiante sur l'éco-conception animée par le centre de formation Green IT en 2023.

En parallèle, plusieurs actions ont été mises en place par les équipes IT :

— optimisation du système de refroidissement pour consommer moins d'énergie dans nos datacenters;
— dimensionnement des infrastructures au plus juste pour les nouveaux services numériques afin de n'utiliser que les équipements nécessaires;
— arrêt des environnements de développement et de test la nuit et le week-end pour diminuer la consommation d'électricité en période non travaillée;
— décommissionnement des serveurs non utilisés pour leur offrir une seconde vie.

C'est dans ce cadre qu'en novembre 2023, le groupe RATP s'est doté d'un nouveau site web corporate éco-conçu, à l'accessibilité améliorée (ratpgroup.com). L'objectif était à la fois de limiter son impact carbone et de poursuivre ses efforts en matière d'inclusion. Ce nouveau site limite les contenus énergivores et optimise le temps de chargement (-90 % de poids des pages en moyenne et -77 % de pages indexées sur les moteurs de recherche), réduisant ainsi ses émissions de CO_2. Le site est par ailleurs hébergé dans l'un des data centers au bilan carbone neutre de Greenshift, entreprise française spécialisée en hébergement durable. Les pages du site affichent une note Eco-Index mesurant la performance environnementale. En matière d'accessibilité, 86 % des critères du Référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA version 4.1) sont respectés.

ORIENTATION 3 DE LA POLITIQUE RSE : AFFIRMER NOTRE RESPONSABILITÉ SOCIALE ET SOCIÉTALE

Pour le groupe RATP, affirmer sa responsabilité sociale et sociétale, c'est à la fois contribuer à l'égalité des chances, favoriser le dialogue social quel que soit le contexte, agir contre l'exclusion sociale à tous les niveaux et être partenaire de projets d'intérêt collectif. C'est aussi protéger les données personnelles de ses clients et de ses salariés, et s'assurer dans toutes ses activités et dans tous les environnements de l'exemplarité de ses pratiques envers ses salariés comme envers ses fournisseurs, ses clients, ses partenaires et les territoires sur lesquels le Groupe opère.

Les politiques présentées ci-dessous permettent de répondre aux principaux risques suivants :

— **défaillance dans le dialogue avec les parties prenantes;**
— **pratiques d'achats non responsables;**
— **risques professionnels;**
— **absentéisme;**
— **non-respect des droits humains dans les activités.**

Elles permettent également de répondre aux principes d'action de la raison d'être suivants :

— **faciliter l'accès à la ville et ses services au plus grand nombre;**
— **développer le potentiel et l'engagement de nos collaborateurs et favoriser la diversité;**
— **faire de la responsabilité sociétale un critère de choix de nos partenaires économiques.**

Axe 3.1 – Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés

S'ENGAGER AU QUOTIDIEN POUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES COLLABORATEURS

Dans le contexte de crise sanitaire qui se poursuit, le groupe RATP maintient la mise en œuvre de toutes les dispositions le concernant en tant qu'opérateur de transport public urbain, pour assurer la continuité de service tout en garantissant le niveau requis de protection de ses salariés et voyageurs.

Le risque pandémie est détaillé dans la partie « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

Le programme d'actions transversal pluriannuel de la démarche santé et sécurité au travail a été poursuivi en 2023 pour intégrer la prévention des risques professionnels aux pratiques métiers et promouvoir une organisation professionnalisante et apprenante pour tous les collaborateurs. Ce programme est priorisé au regard des risques prégnants du Groupe en matière de risques professionnels et a été enrichi, eu égard au contexte de transformation, pour répondre aux enjeux de qualité de vie au travail.

Enfin un accord qualité de vie et conditions de travail a été signé le 21 février 2024 par trois organisations syndicales représentatives sur les quatre de la RATP.

Acculturation des managers et des salariés à la prévention des risques professionnels et l'amélioration des conditions de travail

Dans le cadre du programme d'excellence managériale, la prévention des risques professionnels et l'amélioration des conditions de travail ont été intégrées au nouveau référentiel managérial CLE (coach, leader, entrepreneur).

Pour accompagner le déploiement de ce référentiel, en complément du programme initié en 2019, un socle commun de formations et un parcours de formations à la carte, à destination de tous les profils managériaux, sont déployés afin de renforcer les fondamentaux et fournir les outils clés nécessaires pour faire de tous les managers des coachs au service de la santé, de la sécurité et du bien-être au travail.

Une démarche d'accompagnement managérial a été initiée dans l'unité voie de RATP Infrastructures avant d'être étendue à l'ensemble de la business unit. Elle a d'ores et déjà permis de mesurer tous les écarts avec les bonnes pratiques, de professionnaliser l'analyse des causes d'accidents, de former la ligne managériale à la correction des anomalies et à l'animation quotidienne des équipes sur la santé et la sécurité au travail. Cette démarche est aussi déployée dans la business unit Sûreté. Les résultats sont positifs, avec une réduction significative de la fréquence des accidents du travail et du nombre de jours d'arrêts de travail dans l'unité voie du gestionnaire d'infrastructure. Dans la business unit Sûreté aussi, on constate une baisse du nombre de jours d'arrêts de travail.

En 2023, la RATP a engagé un diagnostic de la culture santé sécurité au travail pour connaitre le niveau de maturité managériale dans l'entreprise et définir une nouvelle feuille de route accidentologie adaptée aux organisations à partir de 2024. Cette action mobilise tous les acteurs de l'Epic (opérateurs et managers opérationnels, membres Codir et Comex, filière prévention, RH, CSSCT, etc.).

Vis-à-vis de l'ensemble des salariés, un portail digital est déployé sur la base des besoins exprimés par les salariés et offre l'accès à l'ensemble des informations requises pour comprendre comment s'intègrent la santé et la sécurité dans leur quotidien de travail, et quels sont les moyens (outils métier, contacts utiles, etc.) à leur disposition pour agir et être accompagnés.

Développement de la filière prévention des risques et protection de la santé

L'acculturation des managers et salariés à la prévention des risques professionnels nécessite un accompagnement par des membres de la filière prévention au meilleur niveau. Pour contribuer à l'excellence de la filière, un parcours d'intégration et de formation initiale et continue à destination de la filière prévention est élaboré, afin de garantir l'atteinte du niveau de compétences attendu au regard des enjeux de l'entreprise en matière de santé, sécurité et qualité de vie au travail.

Un portail digital dédié aux membres de la filière prévention est déployé afin de contribuer au développement d'une véritable communauté métier et de mettre à disposition de chacun des membres les standards et outils de prévention d'entreprise, de partager les résultats obtenus, de mettre en lumière et de promouvoir les initiatives locales et ainsi faciliter le partage des bonnes pratiques.

La santé et la sécurité au travail sont des enjeux fondamentaux pour RATP Dev. La politique de sécurité générale a été formalisée en 2020 avec un volet prévention et santé sécurité au travail. Il est de la responsabilité de chaque filiale de décliner dans son organisation la politique de RATP Dev et les contrôles internes, en complément des obligations réglementaires. En 2023, RATP Dev a lancé une campagne de prévention centrée sur les phénomènes d'addiction, le port des équipements de protection individuelle et les chutes de plain-pied.

Indicateur clé

	2021	2022	2023
TAUX DE FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL[1]			
RATP	32,95	35,28	32,10
TAUX DE GRAVITÉ DES ACCIDENTS DU TRAVAIL[2]			
RATP	3,60	4,79	4,90
NOMBRE DE SALARIÉS EN INSTANCE DE RECLASSEMENT SUITE À DÉCISION D'INAPTITUDE DÉFINITIVE			
RATP	129	175	230

(1) Nombre d'accidents du travail par millions d'heures travaillées
(2) Rapport entre le nombre de jours calendaires réellement perdus suite à des accidents du travail (sur le lieu de travail) et le nombre d'heures d'exposition au risque, multiplié par 1 000.

Au sein de la RATP, le taux de fréquence des accidents du travail a connu une baisse constante et marquée de -36 % en cinq ans, passant de 40,90 en 2015 à 26,03 en 2020. Une hausse sensible de la fréquence des accidents du travail avec arrêt est intervenue en 2021-2022, mais la tendance a commencé à s'inverser en 2023, avec une amélioration notable qui reflète les premiers succès des plans d'action engagés dans plusieurs directions opérationnelles. Les principaux motifs de déclarations d'accidents du travail restent

les agressions, pour lesquelles un plan d'action de prévention et de réduction se poursuit, avec un portage au plus haut niveau de l'entreprise. Des ateliers d'échanges entre pairs sur les pratiques professionnelles pour les machinistes receveurs et les agents de contrôle, ainsi que des formations renforcées sur les postures professionnelles pour les salariés en contact avec le public, sont ainsi proposés.

Le taux de gravité, après une dynamique positive amorcée en 2019, s'est de nouveau dégradé depuis 2022, atteignant 4,90 en 2023. Près de la moitié des jours d'arrêt comptabilisés dans cet indicateur résultent des agressions, et plus particulièrement des multi agressions, subies par les agents au contact de tiers. Ceci se cumule à de nombreux arrêts de travail de longue durée, datant de 2020 et 2021, qui impactent donc toujours le taux de gravité en 2023.

Une feuille de route dédiée à la réduction de l'accidentologie a été lancée en 2022. Quatre leviers sont activés :
— l'intégration d'objectifs partagés à tous les niveaux de la ligne managériale;
— l'accélération des démarches de coaching managérial pour pérenniser la culture sécurité de l'entreprise;
— l'amélioration de l'ancrage dans les pratiques métiers des dispositifs de prévention et de gestion des accidents et incidents;
— l'accélération des dispositifs d'accompagnement au retour à l'emploi (mise en place des rendez-vous de liaison et des cellules de prévention de la désinsertion professionnelle, ateliers d'accompagnement à la suite d'agression pour retrouver l'aptitude à la relation clientèle).

En matière d'inaptitude définitive, les actions de prévention sur l'ergonomie des postes de travail, y compris dès la phase amont des projets, et les dispositifs d'accompagnement au retour à l'emploi ont contribué à une évolution significativement positive jusqu'en 2021. Cependant, les retours de collaborateurs suite à des arrêts de longue durée liés au Covid-19 ont inversé cette tendance en 2022 et 2023.

Sécuriser les salariés à l'étranger

Une des priorités du groupe RATP est de garantir à tous les salariés un haut niveau de sûreté/sécurité lors des déplacements professionnels et des séjours à l'étranger, a fortiori dans un contexte de tensions géopolitiques croissantes. La mission sûreté à l'international, au sein du secrétariat et de la direction générale Groupe, conduit une politique de prévention des risques sanitaires et sécuritaires, en coopération avec le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE), le Centre interentreprises de l'expatriation (Cindex), les médecins référents de la RATP, les assureurs et des prestataires spécialisés. Des procédures et des outils sont mis en œuvre pour que chaque salarié puisse préparer son voyage et son séjour dans les meilleures conditions : cartographie mensuelle des risques pays, guide sûreté, formations e-learning selon les niveaux de risque, application mobile, hotline sécuritaire et sanitaire, géolocalisation selon des critères choisis par le salarié.

Les risques professionnels sont détaillés dans la partie « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

En complément des informations traitées dans cette partie, l'ensemble des données sociales est disponible dans le bilan social de la RATP publié sur le site Internet. S'appuyant sur les femmes et les hommes qui le composent, le groupe RATP favorise sa performance et son développement, en renforçant un cadre de travail plus stimulant, plus sûr, et en soutenant l'épanouissement professionnel de tous les collaborateurs, tout en garantissant les compétences nécessaires à son développement. La ligne managériale est un acteur clé de l'engagement des salariés.

OPTIMISER LA GESTION DES COMPÉTENCES

Consciente que la formation constitue un soutien incontournable au développement des compétences, la RATP en fait un relais majeur de performance et de différenciation à l'aube de l'ouverture à la concurrence de son réseau historique de surface. En choisissant à la fois de développer l'employabilité de ses collaborateurs, de mettre à jour en permanence des compétences dont l'obsolescence est de plus en plus rapide et de renforcer son attractivité, elle met la compétence au cœur de sa stratégie et de sa création de valeur. La politique formation de l'entreprise sert ainsi à la fois les opérations du quotidien, l'accompagnement des changements et la transformation des métiers.

À ce titre, pour faire cohabiter des activités en monopole régulé, en monopole non régulé, des activités en concurrence et d'autres en train de s'ouvrir à la concurrence, le groupe RATP a dû faire évoluer en 2023 son modèle de gouvernance en adaptant l'organisation des fonctions support et son pilotage, pour accompagner son développement et son ouverture à la concurrence en Île-de-France. Cette transformation structurante a été accompagnée par l'appareil formatif d'entreprise et soutenue par une offre de contenus adaptée et innovante (conduite du changement, motivation et engagement des équipes, acculturation à la finance, communication managériale, etc.).

L'année 2023 a également engagé la RATP dans une vague d'événements sportifs d'envergure internationale dont la Coupe du monde de rugby, qui a constitué une étape de préparation en vue des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Dans ce cadre, pour renforcer son offre de transport et conduire sa mission de service public performant, elle a opéré un volume de recrutements très soutenu dans les domaines de la conduite et de la maintenance, de l'accueil client et de la sureté. Ce contexte a donné lieu à un accompagnement très important par la formation, tant sur les formations initiales que sur le maintien des compétences.

Enfin, le déploiement du programme d'excellence managériale s'est accéléré en 2023 pour donner naissance à un nouveau programme destiné aux primo-managers du Groupe. Dans la lignée des quatre dispositifs phare existants (parcours CLE, IMP.ACT, SMART, université de la transformation) qui visent à développer les postures et compétences CLE, le parcours primo-managers vient couvrir les besoins d'une cible cruciale pour le Groupe et lui offrir une expérience réussie de montée en compétences. La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) sera renforcée en 2024 et des actions ciblées de terrain seront amplifiées à destination de publics prioritaires (ingénieurs, opérateurs qualifiés).

107 %
du plan de formation réalisé (RATP), dans un contexte de forte tension sur la production

1086
contrats d'alternance en 2023 (RATP), soit un taux d'alternants de **2,3 %** dans l'effectif

6,23 %
de la masse salariale consacrée à former les salariés (RATP)

ATTIRER ET RETENIR LES TALENTS

La performance de la RATP repose notamment sur sa capacité à maintenir et à développer son vivier de talents en France et à l'international. Les nouvelles technologies contribuent à faire émerger une nouvelle concurrence, de nouveaux métiers et donc de nouvelles compétences. Dans ce contexte, attirer et fidéliser les talents est un enjeu à part entière des orientations stratégiques, pour permettre au Groupe de rester compétitif.

En 2023, le groupe RATP a déployé un plan de recrutement massif visant à assurer l'offre attendue sur les réseaux de transport, de préparer les prolongements de lignes et d'anticiper les événements sportifs majeurs (Coupe du monde de rugby 2023 et Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024). Grâce aux nombreuses campagnes de communication mettant en avant la promesse employeur (« l'intérêt général guide notre engagement, il offre du sens à nos métiers, soude les équipes et les transporte dans leurs carrières »), ainsi que la diversité des métiers et les besoins du Groupe, la RATP a attiré deux fois plus de candidatures qu'en 2022, et a réussi à intégrer plus de 6 700 nouveaux collaborateurs, dont 19 % de femmes.

Chaque année, le groupe RATP forme 3 salariés sur 4 au sein de ses 10 écoles dédiées aux métiers du transport. Elle continuera à proposer des dispositifs originaux pour permettre à chacune et chacun de se développer et de contribuer au progrès, à l'image des programmes d'innovation participative, d'intrapreneuriat ou de mentorat, qui rencontrent un vif succès. Pour offrir à l'ensemble des salariés des opportunités d'évolution motivantes et diversifiées, des dispositifs de mobilité sont en cours de construction à l'échelle du Groupe pour toutes les catégories de personnel et sont, à plus long terme, envisagés au niveau de la branche. En réponse à une attente croissante exprimée par les salariés, il a même été décidé d'étudier les conditions qui permettraient l'exercice de plusieurs activités chez plusieurs employeurs de façon concomitante.

La RATP poursuit son engagement et intensifie ses actions en faveur de l'insertion professionnelle des jeunes en atteignant, pour la première fois, le taux 2,3 % de ses effectifs en contrats d'alternance. Comme tous les ans, plus de 1 000 stagiaires, du collège à bac+ 5, ont été accueillis au sein de l'Epic. Le Groupe a signé en décembre 2023 avec le ministère de l'Éducation nationale et le rectorat de la Région Île-de-France une charte triennale d'engagement à l'accueil de stagiaires de troisième et de seconde. La filière professionnelle est également soutenue par la RATP qui a invité, le 8 novembre 2023, 100 chefs d'établissements à venir découvrir les métiers de la maintenance dans le Groupe. Cette initiative de rapprochement entre le monde industriel et le monde de l'éducation a pour vocation à développer des partenariats locaux entre les lycées, les attachements RATP et le CFA MUD (mobilité urbaine durable). La RATP va également lancer un plan d'actions pour améliorer son attractivité auprès des ingénieurs.

Enfin, la RATP a décidé de renforcer les dispositifs RH porteurs de sens et de faire preuve d'audace pour en expérimenter de nouveaux, en lien avec les nouvelles aspirations sociétales des candidats à l'embauche comme des salariés actuels :

— face au manque de logements disponibles et abordables en Île-de-France, la décision a été prise d'augmenter de 50 % l'offre de logement social pour les salariés de la RATP, grâce notamment à la signature d'un avenant à la convention avec Action Logement en juillet 2023, permettant de passer de 500 à 860 familles logées dans ce cadre. Elle sera élargie et adaptée en fonction de la composition familiale, à travers un parcours « salarié logé ». Grâce à cette mesure, la RATP logera à partir de 2024, et en incluant les logements du parc RATP Habitat, environ 1 100 familles, et se rapprochera ainsi de l'objectif fixé par le PDG de 1 200 familles logées à l'horizon 2027, qui sera donc prochainement réhaussé. Les salariés concernés pourront ainsi accéder à un logement adapté à leur situation et suffisamment proche de leur lieu de prise de poste pour assurer sereinement leur service en dehors des heures de desserte des transports en commun. Par ailleurs, les aides pour faire face aux événements imprévus comme le dispositif « proche aidant » se poursuivront, et le budget alloué à la réservation de berceaux dans les crèches a également été revu à la hausse à la rentrée 2023;
— en complément des moyens importants alloués aux conditions de travail, les managers sont formés à être les premiers préventeurs des équipes. Les investissements pour innover se poursuivent (exosquelettes, outil d'aide à la déconnexion…), ainsi que les campagnes de sensibilisation sur des sujets tels que les addictions. Les salariés bénéficient également de l'accès aux 200 médecins généralistes et spécialistes dans les cinq centres de santé RATP et d'un dispositif avantageux de prévoyance et de mutuelle pour mieux faire face aux impacts financiers liés à la maladie. En cas de maladie grave ou de soins lourds, des dispositifs de congés spéciaux permettent d'éviter la désinsertion professionnelle;
— au-delà du télétravail, la mise en place de nouveaux cycles et rythmes de travail adaptés aux contraintes opérationnelles et aux aspirations personnelles (semaine en quatre jours / adaptation des roulements) a été initiée. Des groupes pluridisciplinaires, formés de managers, collaborateurs, médecins du travail, ergonomes, etc. travaillent actuellement à cartographier les impacts de ces potentielles nouvelles organisations du travail et à formuler des propositions, dans trois secteurs - la maintenance, les gares et stations et le tertiaire. Si ces études se révèlent positives, un dialogue social local encadrera la mise en œuvre d'expérimentations.

L'un des principaux recruteurs en Île-de-France

6 703
embauches en Île-de-France par la RATP en 2023

9 998
embauches pour la RATP, RATP Solutions Ville et RATP Dev

FAIRE DE LA DIVERSITÉ UN FACTEUR DE RÉUSSITE

Consciente que la diversité est un facteur de performance, la RATP en fait l'un des fondements de sa politique de ressources humaines. En effet, la diversité des systèmes de représentation au sein du groupe RATP améliore les processus de décision et la créativité dans les organisations. La diversité témoigne également de l'ouverture de l'entreprise sur les territoires dans lesquels elle s'insère.

Initié en 2017, le programme RATP au Féminin est l'un des vecteurs de l'engagement collectif visant à faire progresser la mixité au sein des organisations du groupe RATP.

RATP Dev est également fortement engagée en faveur de la diversité dans le secteur des transports en commun, au sein de ses territoires d'implantation.

La présidente du directoire de RATP Dev a ainsi participé à la conférence Women in Rail Malaysia, au cours de laquelle elle a partagé sa vision pour accroître la proportion de femmes dans

ce secteur. RATP Dev était également partenaire des assises de la parité, organisées sous l'égide du International Women's Forum, ainsi que du Women's Forum Global Meeting. Sa filiale Bombela Operating Company (BOC), en Afrique du Sud, a également accueilli 20 jeunes femmes, lycéennes et étudiantes, pour une rencontre avec des collaboratrices occupant des postes à responsabilité et une découverte des différentes opportunités professionnelles de l'entreprise. Par ailleurs, à l'occasion d'une semaine d'événements intitulée Girls on the move, rassemblant des lycéennes ou universitaires et des professionnelles issues des disciplines STIM (science, technologie, ingénierie et mathématiques), 20 lycéennes ont pu découvrir les coulisses du tramway exploité par RATP Dev Casablanca, visiter l'atelier de maintenance et le centre de régulation, et rencontrer des femmes de l'ingénierie, de la sécurité et de l'exploitation. Enfin, dans le cadre de la Smart City Week, les réseaux Irigo et Izilo, exploités par RATP Dev respectivement pour Angers Loire Métropole et Lorient Agglomération, ont ouvert leurs portes à 20 lycéennes et collégiennes pour découvrir l'entreprise, visiter des sites opérationnels et échanger avec les collaboratrices des réseaux.

ASSURER L'ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE ET SALARIALE ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES

Depuis 2003, la RATP soutient et promeut l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes. L'entreprise mène une politique volontariste pour poursuivre la féminisation de ses effectifs et garantir l'équité de traitement dès le recrutement et tout au long du parcours professionnel.

Ces 20 années d'engagement ont permis d'obtenir en 2023 et pour la troisième année consécutive, la note maximale de 100 points au titre de l'index égalité femmes/hommes. De plus, la RATP dépasse déjà les objectifs légaux, fixés pour 2026, en matière d'obligation de représentation équilibrée des femmes et des hommes dans les instances dirigeantes. Le comité exécutif du Groupe est ainsi composé de six femmes et cinq hommes.

La politique et le plan d'actions sur l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes ont été réaffirmés par la direction en octobre 2023, qui a mis en place des mesures complémentaires telles que : le maintien de la rémunération pendant un changement d'affectation lié à un état de grossesse; l'utilisation, selon le cadre en vigueur, du dispositif des congés spéciaux d'ordre médical (CSOM) pour certaines pathologies liée à la santé féminine (l'endométriose notamment); le déblocage exceptionnel, sous forme financière, du compte épargne temps (CET) et/ou du plan d'épargne entreprise (PEE) dans les situations de violences intra-familiales.

Ces nouvelles mesures s'inscrivent pleinement dans la politique menée par l'entreprise et complètent ainsi les actions déjà mises en œuvre dans le domaine du recrutement, de la promotion et des parcours professionnels, de la rémunération et des déroulements de carrière, de la formation ou encore de l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée.

Convaincue que la pluralité constitue un facteur de performance, la RATP est fière des 20 années d'action et d'engagement en faveur de l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes, fruit de la mobilisation au quotidien de tous les acteurs de l'entreprise.

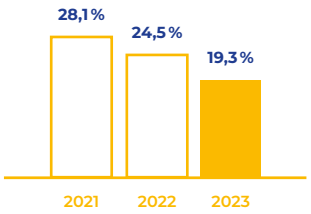
Au sein de CAMCO, filiale de RATP Dev en charge de la future exploitation de deux lignes de métro automatiques à Riyad, en Arabie Saoudite, l'intégration des femmes au sein de l'effectif est un objectif majeur de la politique de diversité. Cela va dans le sens de la modernisation de la société, qui a vu le pourcentage de femmes dans l'emploi passer de 18 % en 2016 à 37 % en 2022. Au sein de CAMCO, 30 % des effectifs sont féminins. 170 femmes ont ainsi été embauchées en 2023 au sein de fonctions de relation clients ou de régulation d'exploitation.

Toujours à Riyad, la filiale PTC de RATP Dev, responsable de l'exploitation du réseau de bus de la ville, a formé en 2023 les six premières conductrices du réseau, qui s'apprêtent à conduire dans les rues saoudiennes.

Le taux de féminisation dans l'effectif total de la RATP est stable par rapport à 2022 (21 %), tout comme le taux de féminisation de l'encadrement (29 %).

Indicateur clé

Taux de féminisation du recrutement RATP



En 2023, à la RATP, le taux de féminisation du recrutement fléchit légèrement, pour atteindre 19,3 % (24,5 en 2022). Les très forts volumes de recrutements en 2023, constitués principalement de métiers d'opérateurs historiquement peu féminisés (conduite, maintenance) n'ont pas permis de maintenir la proportion des recrutements de femmes.

Pour autant, la diversification des actions de *sourcing* pour favoriser la féminisation s'est poursuivie et même intensifiée. Dans le cadre du partenariat avec l'association Elles bougent, la RATP a participé à la Smart City Week et à la Semaine de l'industrie, pour renforcer l'attractivité des métiers techniques et d'ingénierie auprès des jeunes filles et ainsi susciter des vocations. Pour attirer plus de talents féminins vers les métiers encore stéréotypés, la RATP a également organisé de nombreuses visites de découverte immersive des métiers, dans les coulisses de la conduite bus, de la conduite métro et de la sûreté.

À RATP Dev, le taux de féminisation chez les cadres de direction s'établit à 36,1 % en 2023, en hausse par rapport à 2022 (29,7 %). À RATP Solutions Ville, le taux de féminisation de tout l'encadrement s'établit à 46,9 %, en hausse par rapport à 2022 également (43,5 %).

Tous les résultats figurent dans le tableau des indicateurs à la fin de la DPEF.

L'EMPLOI ET L'INSERTION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

La RATP s'engage à poursuivre la mise en œuvre des mesures d'insertion et de maintien dans l'emploi permettant aux personnes en situation de handicap d'accéder à un emploi ou de le conserver, et à développer des actions de sensibilisation de l'environnement professionnel à la thématique du handicap au travail, afin de favoriser une culture de l'inclusion:

— la RATP a participé à de nombreux forums handicap en 2023. Elle poursuit également son partenariat avec l'Agefiph et avec la plateforme Meteojob;

— la RATP diffuse ses offres d'emploi à ses partenaires Cap emploi, Pôle emploi et les missions locales;
— à l'occasion de la semaine européenne pour l'emploi des personnes handicapées, la mission handicap de la RATP a organisé des webinaires quotidiens sur le thème du handicap et des proches aidants, à destination de tous les managers, et de courtes vidéos d'une minute sur des thèmes en lien avec le handicap à destination de tous les salariés.

FAVORISER UN DIALOGUE SOCIAL HARMONISÉ ET DE PROXIMITÉ

Prévenir les conflits sociaux

La qualité du dialogue social à la RATP fait l'objet d'un accord collectif spécifique depuis 1996, témoignage de l'attachement de l'entreprise comme de ses organisations syndicales à cette composante indispensable d'un service public de qualité.

Autrefois circonscrit au droit syndical, l'accord s'est enrichi en 2018 d'une partie sur les comités sociaux et économiques (CSE) à la suite de la réforme des instances représentatives du personnel. Dans un contexte d'évolution significative d'organisation de l'entreprise et du Groupe, la direction et les organisations syndicales représentatives ont signé en 2021 et 2022 des avenants afin d'assurer la cohérence entre la structure de l'entreprise et l'organisation du dialogue social au sein de cette dernière. Les moyens accordés dans ce cadre constituent un investissement contribuant au bon fonctionnement et à la continuité du service, ainsi qu'à la préparation des changements structurants pour l'entreprise.

Le dispositif de prévention des conflits sociaux, l'alarme sociale, continue à jouer son rôle : en 2023, moins de 4 % des alarmes déposées par les organisations syndicales ont été suivies d'un préavis de grève.

Indicateur clé

	2021	2022	2023
TAUX DE CONFLICTUALITÉ (1)			
RATP	0,70	2,34	3,22

(1) Nombre moyen de jours de grève par salarié par an.

L'année 2022 avait été marquée par des mouvements sociaux liés à l'accélération de l'inflation d'une part, et à la négociation d'un nouveau régime de travail des machinistes receveurs du réseau de surface d'autre part, qui s'est finalement favorablement conclue par un accord en janvier 2023. En 2023, la réforme gouvernementale du système de retraites a provoqué au printemps des mouvements sociaux importants qui ont fait croître le taux de conflictualité. Plus des deux tiers des préavis de grève de cette année sont liés à cette réforme.

Harmoniser le dialogue social au sein du Groupe

Le comité de groupe RATP France, créé en 2012, s'est réuni à deux reprises en 2019, pour examiner avec les représentants du personnel les sujets économiques et sociaux du Groupe.

Après la mise en place d'un comité de groupe RATP France, un comité d'entreprise européen RATP a été créé en 2017. Lieu d'information, d'échanges et de consultations sur la situation et la stratégie du Groupe, il encourage le dialogue social à l'échelle européenne.

Quatorze accords conclus en 2023

Parmi les quatorze accords signés en 2023, on peut citer celui sur le temps de travail des machinistes-receveurs, mais aussi le neuvième accord sur l'emploi des personnes en situation de handicap et celui sur l'organisation du transport et du travail durant la Coupe du monde de rugby.

Anticiper l'ouverture à la concurrence

Les appels d'offres en cours sur le réseau historique de bus de la RATP

Depuis la sortie de l'avis de concession de la première délégation de service public (DSP 9) relative au périmètre bus historique de la RATP le 10 novembre 2021, Île-de-France Mobilités a poursuivi la publication de tous les appels d'offres portant sur la mise en concurrence de l'exploitation des lignes de bus du réseau Paris / petite couronne.
Au total, 13 lots portant sur le réseau bus historique exploité par la RATP font actuellement l'objet d'une procédure de mise en concurrence par Île-de-France Mobilités. Les dossiers de consultation des entreprises (DCE) ont été transmis par Île-de-France Mobilités aux candidats sélectionnés, et la phase de remise des offres et de négociation est engagée pour les treize lots.

L'entreprise a mis en place différents moyens de communication pour informer l'ensemble des salariés concernés par ces appels d'offres, ainsi que les représentants du personnel. Des courriers d'information accompagnés de livrets et de flyers ont été adressés aux salariés et aux représentants du personnel, suite à la publication de chacun de ces treize avis de mise en concurrence. L'entreprise a également décidé de mettre en place un dispositif d'information pérenne bénéficiant à l'ensemble des salariés, en créant dans son intranet un espace dédié à l'ouverture à la concurrence et à la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Cet espace comporte notamment des informations détaillées sur les conditions de transfert des salariés ainsi que les garanties prévues.

Par ailleurs, afin de maintenir et de maîtriser le dialogue social, l'entreprise a poursuivi l'organisation, en 2023, de plusieurs journées d'information sur l'ouverture à la concurrence avec les organisations syndicales représentatives, en fonction de l'actualité sur le sujet.

Le 5 mai 2023 a été publié au Journal officiel un nouveau décret d'application de la loi d'orientation des mobilités (LOM): le décret dit « garantie d'emploi » qui assure le bénéfice de la garantie d'emploi pour tous les salariés qui seront transférés en application de la LOM , en cas de changement d'employeur au sein de la branche du transport public urbain ou de la branche des transports routiers et des activités auxiliaires de transport pour les salariés statutaires.

En 2023, Valérie Pécresse, présidente d'Île-de-France Mobilités, a également missionné Jean-Paul Bailly (ancien PDG de la RATP et de La Poste) et Jean Grosset (directeur de l'observatoire du dialogue social de la Fondation Jean Jaurès, spécialiste des questions sociales et de l'univers syndical) pour l'élaboration d'un rapport et de recommandations sur les modalités de l'ouverture à la concurrence du réseau bus de Paris et de la petite couronne. L'objectif était de trouver des solutions opérationnelles concrètes afin que l'ouverture à la concurrence du réseau historique de bus se déroule dans les meilleures conditions. Leur priorité était à la fois de clarifier les conditions du transfert des salariés vers les nouveaux opérateurs, pour donner aux agents concernés des garanties et de la visibilité sur leur avenir, et d'assurer sur le plan opérationnel une transition fluide, sans impact négatif pour les usagers.

Après quatre mois d'échanges et d'ateliers de travail avec les équipes d'Île-de-France Mobilités et de la RATP, et de concertations avec les parties prenantes, la présidente d'Île-de-France Mobilités a annoncé son intention de mettre en œuvre les recommandations formulées pour accompagner la mise en concurrence du réseau bus. Les principales évolutions validées sont l'échelonnement du processus de mise en concurrence sur deux années, jusqu'à fin 2026, ainsi que la garantie du maintien sur leur site actuel pour les agents des centres bus.

L'entreprise a informé l'ensemble de ses salariés des recommandations de ce rapport et des décisions prises par Île-de-France Mobilités relatives à leur mise en œuvre via son Intranet le 10 juillet 2023. Le 11 juillet 2023, des flyers accompagnés d'un courrier du président-directeur général ont également été adressés à l'ensemble des salariés faisant partie du réseau de bus.

Une proposition de loi visant à faire évoluer le cadre législatif issu de la loi d'orientation des mobilités en vue de traduire ces nouvelles orientations a été adoptée par le Parlement en décembre 2023. Enfin, la RATP informera les organisations syndicales et ses salariés de l'adoption du décret relatif au maintien de l'affiliation au régime spécial de sécurité sociale au titre des pensions et prestations de retraite, dès que celui-ci sera publié.

Axe 3.2 – Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité des territoires

Face à la croissance de la population, aux migrations urbaines et aux défis environnementaux, économiques et sociétaux qui en découlent, les acteurs du transport ont un rôle stratégique à jouer pour améliorer la qualité de vie des habitants et pour rendre la ville plus inclusive. En France, le groupe RATP contribue au travers de ses activités au développement économique et social (DES) des territoires sur lesquels il opère, et participe à la mise en œuvre des politiques publiques en faveur de l'emploi et de la lutte contre les exclusions.

FAVORISER L'INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE

L'approche du Groupe se développe autour de quatre axes complémentaires :

1) une politique de ressources humaines engagée en faveur de la diversité et de l'égalité des chances, notamment au travers :
— de programmes de sensibilisation et de formation sur les enjeux de diversité et d'égalité des chances, dans toutes les filiales du Groupe. Il est à noter que l'index égalité femmes-hommes atteint pour la troisième année consécutive la note de 100 points sur 100 en 2023,
— d'actions pour la féminisation des métiers. En 2023, 19,3 % des recrutements de la RATP étaient féminins,
— d'actions pour l'emploi des personnes en situation de handicap, 129 recrutements par la RATP en 2023,
— d'une politique volontariste pour l'emploi des jeunes : 1 086 contrats en alternance ont été signés en 2023 par la RATP;

2) l'action de la Fondation groupe RATP qui agit en faveur de l'insertion sociale des publics urbains en situation de fragilité économique ou sociale en apportant son soutien à des projets qui aident les jeunes à trouver leur voie professionnelle et à des initiatives qui favorisent l'égalité d'accès aux institutions culturelles de la ville, à son patrimoine historique et à ses activités et ses services;

3) une politique d'achats socialement responsables;

4) des actions de prévention, à travers la mission coordination prévention au sein de la business unit Sûreté et le recueil social de la RATP.

FAVORISER L'ACTION TERRITORIALE

Les agences territoriales de la RATP, véritables relais de l'entreprise dans la mise en œuvre de la politique en faveur de l'inclusion et de la mobilité, facilitent l'interaction du groupe RATP avec les territoires et initient des partenariats en faveur de la ville durable.

En lien avec les acteurs institutionnels et socio-économiques locaux (services publics, collectivités territoriales, structures de l'insertion ou l'économie sociale et solidaire, milieu associatif), et grâce à la signature de conventions de partenariat de développement local, les agences sont des lieux ressources qui déclinent, à destination des publics des territoires, les principaux engagements sociaux et sociétaux de la RATP.

La RATP déploie ainsi, grâce à cette activité certifiée ISO 9001, un ensemble de programmes d'actions territoriales qui marque sa volonté de favoriser l'insertion des publics et de s'impliquer fortement et durablement au sein des bassins de vie qu'elle dessert :
— participation à des forums métiers et emploi, organisation d'informations collectives, de visites de sites pour présenter les métiers de la RATP et les procédures de recrutement, et accompagnement des professionnels de l'insertion dans la connaissance des domaines professionnels de la RATP et de la diversité de ses métiers;
— pédagogie de la mobilité urbaine durable dans le cadre des Ateliers mobilité®, véritable programme d'accès à la mobilité;
— accompagnement des personnes éloignées de l'emploi à travers des parcours sécurisés organisés avec la Région Île-de-France, et/ou les conseils départementaux, permettant une préparation aux épreuves de recrutement de différents métiers.

En 2023, les responsables en charge du développement économique et social au sein des agences territoriales ont multiplié les actions à destination des publics, notamment par leur participation à près de 80 Forums emploi locaux (1 800 personnes reçues sur les stands) et l'organisation de près de 60 présentations des métiers à destination de 800 personnes accompagnées par leurs partenaires de l'insertion en Île-de-France.

TAC Mobilités, réseau opéré par RATP Dev pour Annemasse Agglo, a participé en 2023 au forum Atouts Âges : deux journées de conférences, débats, ateliers, spectacles et projections pour échanger autour du « bien vieillir ». Le réseau a conduit les participants à 18 activités locales sportives et culturelles accessibles à ce public : aquagym, histoire de France, arts plastiques, etc. TAC Mobilités a également proposé un parcours découverte à vélo et à trottinette électrique pour favoriser l'exercice physique, et un atelier d'aide au numérique.

Les Ateliers mobilité® au service de la mobilité urbaine durable

La mobilité conditionne l'accès à l'emploi, à la formation et à l'espace social en général. La RATP facilite ainsi l'accès à la ville et ses services au plus grand nombre, et propose des Ateliers mobilité®, véritable formation à la mobilité urbaine.

Destinés prioritairement aux publics inscrits dans un parcours scolaire ou d'insertion professionnelle, ces ateliers sont animés par des salariés de la RATP ou par des acteurs de la société civile (Le Réseau, AGIRabcd, Face) avec lesquels l'entreprise a signé

des conventions de partenariat. D'autres populations fragilisées bénéficient également des Ateliers mobilité®, et notamment des structures évoluant dans le domaine du handicap mental (instituts médico-éducatifs, établissements et services d'aide par le travail), grâce à des formations réalisées auprès des encadrants, en partenariat avec le Centre de ressources et d'innovation mobilité handicap (Ceremh). Ils permettent aux populations peu ou pas habituées aux réseaux de transports en commun d'acquérir les connaissances nécessaires à l'usage de ces réseaux (calculs d'itinéraires, de la durée, lecture de plans, règles du savoir-voyager, etc.) en lien avec une structure partenaire des territoires.

Le musée de l'Homme est lui aussi partenaire de la RATP et permet à des publics éloignés de la culture, qui ont déjà suivi un Atelier mobilité®, de bénéficier d'une visite libre et gratuite pour découvrir la galerie de l'Homme et les expositions temporaires.

Les Ateliers mobilité® sont l'occasion d'une relation attentionnée entre la RATP et ses clients. Une étude récente a révélé que 94 % des participants conseilleraient à d'autres personnes de suivre un Atelier mobilité® et que 68 % ont moins de crainte de prendre les transports en commun suite à un atelier. En 2023, les Ateliers mobilité ont été temporairement suspendus pour réorganiser leur pilotage dans le contexte de transformation du groupe RATP, et seront redéployés en 2024.

Convaincue que la liberté de déplacement est une des clés de l'autonomie professionnelle et personnelle, RATP Dev s'engage aussi auprès des populations et territoires pour promouvoir l'accessibilité des transports en commun.

Depuis deux ans, le réseau TBK, opéré pour Quimperlé Communauté, est partenaire de la Mission locale du Pays de Cornouaille, qui accompagne les jeunes de 16 à 25 ans dans leur insertion sociale et professionnelle.

Plusieurs jeunes ont récemment participé à un rallye mobilité, dont l'objectif est de les familiariser avec les solutions de mobilité à disposition sur le territoire. Ils doivent ainsi organiser eux-mêmes un aller-retour à Lorient en utilisant uniquement les transports en commun : vélos, TER, bus… en étant encadrés par deux conseillères en insertion. Ils ont également visité l'agence commerciale de TBK, où les salariés les ont renseignés sur les services déployés par le réseau et sur le métier de conducteur.

LES ACHATS, UN LEVIER POUR L'EMPLOI DES PUBLICS LES PLUS FRAGILES

La RATP a la conviction que ses achats peuvent contribuer aux politiques publiques en direction des personnes rencontrant des difficultés d'accès à l'emploi.

Depuis plusieurs années, la RATP s'engage à développer ses achats solidaires, un axe fort de sa politique d'achats responsables, au travers d'achats directs à des structures de l'insertion et du handicap, et de clauses d'insertion intégrées dans ses marchés.

Les achats directs à des structures de l'insertion et du handicap

La RATP s'est engagée à développer ses achats auprès des acteurs de l'insertion par l'activité économique et du secteur du handicap (Esat/EA). Par ces achats, la RATP répond à ses besoins en matière de prestations et de fournitures, soutient le tissu économique local et contribue à l'activité de ces structures qui ont aussi une mission sociale vis-à-vis des personnes rencontrant des difficultés, en leur permettant d'accéder à un emploi et en les accompagnant dans leurs démarches.

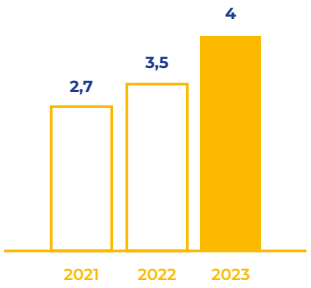
Les prestations confiées concernent notamment le blanchissage des tenues de maintenance, l'entretien des espaces verts, l'impression et la numérisation, la gestion et le recyclage de déchets, la destruction de documents, le nettoyage de bases vie sur des chantiers, le traiteur, la pose de stickers d'information voyageurs, le transport des salariés handicapés, les fournitures et prestations industrielles, le vidage/curage et la valorisation des déchets sur le siège social de la RATP, etc. Elles se sont aussi développées au travers de partenariats entre le secteur ordinaire et les acteurs de l'insertion et du handicap sur des prestations de *facility management* (multiservices et accueil), informatiques, logistiques, de gestion de base vie BTP, etc. La RATP continue de poursuivre leur diversification.

Sur l'année 2023 et pour l'Epic RATP, les achats solidaires ont représenté 4,03 millions d'euros, en progression de 11 % par rapport à 2022, dont 2,843 millions d'euros au secteur de l'insertion et 1,185 million d'euros au secteur du handicap.

Indicateur clé

Montant des achats solidaires – RATP

en millions d'euros



Des clauses contractuelles en faveur de l'insertion

Depuis 2011, près de 4,4 millions d'heures d'insertion ont été réalisées au travers des achats de la RATP, dont 320 000 heures permettant à 468 personnes de bénéficier du dispositif pour l'année 2023.

L'intégration de clauses d'insertion dans les marchés qui s'y prêtent constitue une véritable opportunité pour l'insertion professionnelle et l'accès à l'emploi en Île-de-France. Depuis 2020, la RATP s'est attachée à déployer une démarche ciblant en priorité les marchés de nettoyage et les opérations de travaux (prolongements de ligne et opérations permettant plus de 10 000 heures d'insertion), qui génèrent de gros volumes d'heures d'insertion, favorisant ainsi des actions ambitieuses. Cette volonté de recentrer le recours aux clauses d'insertion uniquement sur les marchés à forte valeur ajoutée explique la baisse du nombre d'heures d'insertion observée ces dernières années.

Pour leur mise en œuvre, la RATP s'appuie sur des facilitateurs territoriaux; ils mobilisent les acteurs locaux de l'emploi, accompagnent les entreprises, leur proposent des candidats et les mettent en relation avec des structures d'insertion par l'activité économique (SIAE) ou du handicap. La RATP s'implique aux côtés des facilitateurs pour inciter les entreprises titulaires de ces marchés à favoriser l'emploi durable, la montée en compétences, la formation et la construction de parcours d'insertion. Quand les marchés ne peuvent être suivis par des facilitateurs territoriaux

(notamment quand ils supposent une intervention sur l'ensemble de l'Île-de-France – comme les marchés de nettoyage ou de maintenance) et que l'activité est une réelle opportunité pour intégrer une clause d'insertion, la RATP assure alors directement le suivi de leurs engagements auprès des entreprises.

Indicateur clé

	2021	2022	2023
NOMBRE D'HEURES D'INSERTION RÉALISÉES (1)			
RATP	482 500	362 500	320 000

(1) Clauses et achats Insertion

DES PRATIQUES D'ACHAT EN FAVEUR DES PME

L'implication de la RATP sur les territoires se matérialise également par un engagement auprès des PME. La RATP a poursuivi ses efforts pour favoriser l'accès des PME à ses marchés. Elle développe le référencement de PME en utilisant les systèmes de qualification et les panels de fournisseurs. Le *sourcing*, la multi-attribution et l'allotissement adapté permettent aussi d'amener les PME vers la commande publique. Dans le cadre de sa stratégie d'innovation, la RATP mène par ailleurs de nombreuses actions de soutien auprès de start-up et de PME innovantes pour faire émerger de nouvelles solutions de mobilité (véhicules autonomes, services digitaux).

En 2023, les PME représentent 65 % des fournisseurs de la RATP et 17 % du montant des dépenses de l'entreprise, avec toujours une forte représentation de PME situées en Île-de-France. En 2023, 616 millions d'euros ont ainsi été achetés auprès de presque 4 000 PME, portant ainsi le volume d'achat moyen par PME à 155 000 euros (contre 142 000 euros en 2022).

Plus largement, la RATP a accompagné et soutenu ses fournisseurs, notamment les PME, particulièrement fragilisées par l'inflation et la hausse des matières premières après la crise sanitaire. La RATP s'inscrit dans la continuité des dispositifs précédents mis en place dans le contexte de hausse des prix des matières premières et de difficultés d'approvisionnement, à savoir : recherche de doubles sources d'approvisionnement, de produits alternatifs, ou encore anticipation des commandes. Dans des cas précis et circonstanciés, des adaptations de marchés peuvent être négociées avec les fournisseurs (révision de prix, non application momentanée de pénalités, délais de livraison adaptés, etc.).

LUTTER CONTRE LA GRANDE EXCLUSION

La RATP, en tant qu'entreprise publique, ne peut rester indifférente à l'expression des phénomènes de grande exclusion dans ses espaces. Signataire du Pacte parisien de lutte contre l'exclusion, elle consacre environ six millions d'euros par an à l'aide aux personnes sans abri présentes sur son réseau. La mission de lutte contre la grande exclusion porte cet engagement, conciliant logique d'entreprise et logique « humaine », et plaçant au centre la relation avec les personnes aidées. Le recueil social est un dispositif de prévention dédié de la RATP créé en 1994, composé d'une soixantaine d'agents volontaires et formés. Sa mission principale consiste à aller au contact quotidien des personnes sans-abri présentes dans ses espaces et à les orienter, si elles le souhaitent, vers des structures d'accueil de jour et/ou des structures d'hébergement d'urgence.

Les partenariats engagés au cours des années précédentes pour faire face aux difficultés diverses que peuvent rencontrer les personnes sans-abri ont été renouvelés et renforcés en 2023 : la halte soins portée par l'association Aurore qui offre sur une structure à taille humaine une orientation sanitaire essentielle, les maraudes avec l'équipe mobile d'évaluation et d'orientation sanitaire (Emeos) du Samu social de Paris, le groupement hospitalier Sainte Anne pour l'accompagnement et la sensibilisation autour des problématiques de psychiatrie liées à la précarité… Les opérations conjointes réalisées avec ces partenaires auront permis d'améliorer la qualité de prise en charge.

Dans un contexte économique et social défavorable, rendant les recherches de solution en logement-hébergement particulièrement compliquées tout en accroissant le nombre de bénéficiaires potentiels, l'ensemble des projets et collaborations ainsi portés par la mission de lutte contre la grande exclusion a permis d'améliorer la prise en charge des personnes les plus démunies, et ainsi de contribuer à limiter de nouvelles implantations sur le réseau RATP.

Indicateur clé

	2021	2022	2023
NOMBRE MOYEN DE PERSONNES SANS ABRI SUR LE RÉSEAU LORS DE LA FERMETURE DES STATIONS			
RATP	146	138	149

L'activité du recueil social avait été fortement affectée en 2020 et 2021, en raison de l'épidémie de Covid-19; les années 2022 et 2023 marquent un retour vers le mode de fonctionnement connu avant la crise sanitaire. Sans atteindre le même nombre de personnes recensées sur le réseau, cette année 2023 reste marquée par un accroissement du nombre de personnes trouvant refuge sur le réseau RATP, mais qui reste proportionnellement de moindre importance que l'augmentation du nombre de personnes en errance sur le territoire parisien.

UNE FONDATION AU SERVICE DES TERRITOIRES

Présidée par le PDG du groupe RATP, la Fondation groupe RATP s'engage au service de l'intérêt général au cœur des territoires où le Groupe est présent. En 2023, une réflexion a été menée pour redéfinir sa mission, ses programmes et ses publics prioritaires. En cohérence avec la raison d'être du groupe RATP, il en ressort que la Fondation aspire à un monde dans lequel chaque personne, quelle que soit sa situation, puisse participer pleinement à la vie de la cité. Ainsi, elle agit en faveur de l'insertion sociale, en initiant et en soutenant des initiatives d'intérêt général qui permettent à des personnes en situation de fragilité économique ou sociale de s'insérer dans la vie professionnelle et dans la vie en ville. La Fondation a également pour vocation de mettre en valeur et d'encourager l'engagement solidaire des collaborateurs du groupe RATP. Elle leur propose différents dispositifs d'engagement (missions bénévoles, opérations solidaires, arrondi sur salaire) et de participation à son fonctionnement (comité de sélection des projets et programmes de mentorat).

La Fondation soutient des structures éligibles au mécénat et en priorité celles pour lesquelles un accompagnement en nature, via la mobilisation des ressources du Groupe ou la contribution des collaborateurs (dons matériels, visite de sites industriels, présentation de métiers, mise à disposition de locaux, relais en affichage, …), peut apporter un impact significatif aux projets et à leurs bénéficiaires.

LA FONDATION

Une mission

Agir en faveur de l'insertion sociale de publics urbains en situation de fragilité économique ou sociale.

Deux programmes

Faciliter l'insertion professionnelle

Accompagner des initiatives visant des personnes éloignées du marché du travail pour faciliter leur insertion ou leur réinsertion dans la vie professionnelle.

Soutenir des projets qui aident les jeunes à trouver leur voie professionnelle, dès la période de l'orientation.

Favoriser l'égalité d'accès à la ville

Soutenir des projets qui permettent à des personnes en situation de fragilité économique ou sociale d'accéder aux ressources et opportunités de la ville (institutions culturelles, patrimoine historique, activités et services) tout en encourageant la mobilité durable pour y accéder.

Une attention particulière pour les bénéficiaires issus de quartiers prioritaires de la politique de la ville, de REP/REP+, et vers trois publics :
1 Les jeunes de 15 à 25 ans 2 Les femmes 3 Les seniors d'âge actif sans emploi

Les projets soutenus s'adressent à des bénéficiaires clairement identifiés, pour lesquels l'impact recherché par les actions doit être réel et mesurable. Les jeunes de 15 à 25 ans, les femmes et les séniors sans emploi sont trois publics auxquels la Fondation accorde une attention particulière car ils présentent des inégalités particulièrement fortes en termes d'insertion sociale.

On compte en 2023 49 projets soutenus pour un montant total de 949 380 euros, soit un soutien moyen proche de 20 000 euros par projet. Par ailleurs, la Fondation a soutenu les actions de la Croix Rouge à la suite du séisme survenu au Maroc en septembre 2023 à travers un don de 50 000 euros. Dans le même temps, les collaborateurs du groupe RATP ont été invités à participer individuellement à la collecte organisée avec la Croix Rouge, et 13 000 euros de dons ont été versés, RATP Dev ayant décidé de doubler la somme pour accompagner la reconstruction locale.

En prenant en compte la valorisation du soutien extra-financier apporté à travers un relai en affichage sur les réseaux de transport, notamment en Île-de-France, la Fondation aura apporté 1,23 million d'euros à des initiatives d'intérêt général.

Faciliter l'insertion professionnelle

La Fondation soutient des projets qui permettent à des jeunes issus de milieux modestes d'initier leur projet professionnel dès la période du choix d'orientation. Elle finance également des bourses et des programmes d'études et encourage ou organise des actions de mentorat d'étudiants. La Fondation accompagne également des projets qui permettent à des personnes éloignées de l'emploi de se familiariser avec le monde professionnel, d'acquérir des compétences nécessaires à l'insertion ou la réinsertion dans l'emploi, de dépasser les barrières de genre, de se préparer à l'embauche ou encore d'accéder à une activité professionnelle durable. Deux exemples d'associations soutenues en 2023 :

— l'association Carton Plein s'adresse à des personnes en situation de grande exclusion : sans emploi, sans revenu et sans logement. Elle les accompagne et les forme à des activités professionnelles répondant aux principes d'économie circulaire et de logistique durable : la collecte et le réemploi de cartons, ainsi que le déménagement et la livraison à vélo;

— conduit par Becomtech, le projet Jump in Tech est dédié aux adolescentes en classe de troisième et seconde, notamment issues de quartiers prioritaires de la politique de la ville. Il les sensibilise puis les initie de manière intensive, pendant quatre semaines lors des vacances d'été, aux métiers techniques de l'informatique. L'enjeu est d'élargir leurs choix d'orientation professionnelle et de contribuer à la mixité dans le secteur numérique.

Favoriser l'égalité d'accès aux ressources et aux opportunités de la ville

S'insérer dans la société et dans la ville constitue pour certaines personnes un chemin tortueux, bordé d'embûches financières, linguistiques, culturelles, sociales ou encore géographiques. Ce programme vise à lever ces freins d'accès à la vie urbaine. Ainsi, la Fondation soutient des initiatives qui permettent à des personnes en situation de fragilité économique ou sociale d'accéder aux ressources et opportunités de la ville : ses institutions culturelles, son patrimoine historique, ses activités et services, tout en encourageant la mobilité durable comme moyen d'y accéder.

— La Fondation soutient par exemple le programme du musée du Louvre qui favorise et encourage la venue au musée des publics en situation de précarité économique et sociale. Il lève les freins à la visite, liés aux problématiques du transport et à la non-maîtrise de langue française. Il intègre également des formations pour les accompagnateurs de ces publics (travailleurs sociaux, bénévoles…).

— L'association Brest à Pied et à Vélo (BaPaV) a déployé un service de déplacement en vélo triporteur pour des personnes fragiles, qui sont transportées par ce service convivial et peu polluant depuis leur lieu de vie jusqu'à leur destination, en direct et en porte-à-porte. Le projet soutenu par la Fondation groupe RATP s'adresse en priorité à des bénéficiaires issus de quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Par ailleurs, l'association a engagé cette année une mesure d'impact de son action.

Fédérer l'engagement de l'ensemble des collaborateurs du Groupe

Afin d'accroître l'impact de son accompagnement, la Fondation a renforcé en 2023 le soutien extra financier apporté aux projets et à leurs bénéficiaires grâce à l'engagement de tout le Groupe. Ainsi par exemple, plus de deux tonnes de tenues réformées ont été données à l'association Renaissance pour que ses bénéficiaires en réinsertion dans l'emploi les transforment en une collection temporaire; 20 ordinateurs donnés à Becomtech permettent de renouveler leur équipement pour former leurs jeunes bénéficiaires au numérique; et en fin d'année, des denrées périssables stockées dans le cadre des plans de prévention du risque inondation de la RATP ont été données aux Restos du Cœur de Paris.

Cet engagement est aussi celui des équipes qui ont accueilli des groupes de bénéficiaires pour partager leurs expériences, parcours et expertises : sur les lignes 7 et 9 du métro, à la permanence générale, à l'usine digitale, ou dans les coulisses du siège.

Sur les réseaux ferrés et de surface, cet engagement passe également par des relais en affichage permettant une mise en contact de bénéficiaires ou de bénévoles avec les projets.

Enfin, plusieurs initiatives du Groupe engageant les collaborateurs ont donné lieu à des dotations complémentaires au profit d'associations déjà soutenues par la Fondation : Carton Plein à l'occasion du challenge Energic de la direction stratégie et ville durable, Cycl'Avenir à l'occasion d'un challenge de marche dans le cadre de la mobilisation pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

Conforter l'engagement associatif des collaborateurs

La Fondation a pour mission de favoriser et de faciliter l'engagement des collaborateurs du Groupe. Cela passe notamment par le soutien apporté aux projets associatifs dans lesquels les collaborateurs du Groupe sont personnellement impliqués.

Ainsi, pour son deuxième appel à projets auprès des collaborateurs engagés, huit projets ont été retenus, pour un montant total de subvention de 125 000 euros.

Parmi les lauréats, le projet Jeunesse d'Orée, porté par l'association parisienne Home Sweet Môme, dans laquelle un machiniste du centre bus de Belliard est bénévole, mobilise un réseau de jeunes du 18e arrondissement de Paris et des entreprises partenaires pour permettre aux élèves des quartiers prioritaires de découvrir le monde du travail et d'accéder à des stages d'observation.

Enfin, grâce à l'arrondi solidaire sur salaire, 17 949 € ont été donnés en 2023 par des salariés de l'Epic à l'association qu'ils ont choisie parmi les quatre associations bénéficiaires.

	2021	2022	2023
NOMBRE DE BÉNÉFICIAIRES DIRECTS DES PROJETS DE LA FONDATION GROUPE RATP			
Groupe RATP	122 000	84 000	114 346
NOMBRE DE BÉNÉFICIAIRES DIRECTS ET INDIRECTS DES PROJETS DE LA FONDATION GROUPE RATP			
Groupe RATP	210 000	209 000	209 651

Par ailleurs, la Fondation a réalisé une analyse des bilans du programme 2022, dont les projets ont été menés en partie sur l'année 2023. Il en ressort que les projets ont finalement touché 84 000 bénéficiaires directs. En 2023, le conseil d'administration de la Fondation a souhaité se recentrer sur une mission d'insertion sociale de publics urbains en situation de fragilité économique ou sociale, à travers le soutien à des initiatives qui facilitent l'insertion professionnelle ou qui favorisent l'égalité d'accès aux ressources et aux opportunités de la ville. En parallèle, le choix a été fait de concentrer l'action de la Fondation sur un nombre réduit de projets, pour lesquels le soutien financier et extra-financier est plus important, et souvent plus durable, afin de renforcer l'impact sur les bénéficiaires.

RATP Dev mène également des actions de solidarité dans ses territoires d'implantation. Les équipes du dépôt de la filiale Bombela Operating Company (BOC), situé à proximité d'Alexandra en Afrique du Sud, se sont investies auprès de l'association Ponelopele afin d'aider à nourrir les enfants de la ville, et leur permettre d'aller à l'école dans de bonnes conditions. Pour limiter le décrochage scolaire trop souvent observé auprès des enfants défavorisés, la filiale finance également des cours supplémentaires et accompagne les élèves via du mentorat avec certains de ses collaborateurs.

Aux États-Unis, RATP Dev USA a relancé en 2023 le programme We Move People, dont l'objectif est de regrouper l'ensemble des initiatives solidaires des filiales de la zone tournées vers l'engagement pour les communautés. Plusieurs filiales se sont ainsi mobilisées à travers différentes actions, comme des collectes alimentaires et de jouets pour les familles défavorisées. Les équipes du réseau de Greensboro (Caroline du Nord) ont également apporté leur aide à des programmes de construction et de réhabilitation d'habitations.

Axe 3.3 – S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur

Pour le groupe RATP, il est essentiel que tous ses collaborateurs agissent selon des valeurs communes. L'éthique, socle de nos actions et de nos comportements au service de nos clients, est l'une des conditions essentielles de la performance de l'entreprise.

DÉPLOIEMENT DU CODE ÉTHIQUE PAR UNE DÉLÉGATION GÉNÉRALE À L'ÉTHIQUE ET À LA CONFORMITÉ RENFORCÉE

Pour répondre aux nouvelles exigences de la loi Sapin II, le code éthique adopté en 2011 a été révisé et diffusé à partir de janvier 2019, accompagné d'un plan d'appropriation. Cette phase d'appropriation s'est poursuivie tout au long de l'année 2023, grâce au développement de l'action et de la visibilité de la délégation générale à l'éthique et à la conformité (DGEC), disposant de moyens renforcés et d'un périmètre élargi à l'ensemble des discriminations.

La RATP a ainsi choisi de se doter d'un référentiel commun pour réaffirmer ses valeurs de laïcité, de neutralité et de non-discrimination et de soutenir les managers confrontés à des difficultés connues mais parfois insuffisamment partagées. Des actions de sensibilisation en interne et des évaluations des avancées sont intégrées au plan Travailler ensemble à la RATP.

Le groupe RATP a par ailleurs mis à la disposition de ses collaborateurs un dispositif d'alerte depuis 2011, destiné à recueillir des signalements relatifs à l'existence de conduites, situations ou actes contraires à la loi ou aux valeurs du Groupe rappelées dans le code éthique. Les alertes peuvent notamment porter sur l'un des domaines suivants : financier, comptable ou bancaire, lutte

contre les discriminations et le harcèlement au travail, pratiques anticoncurrentielles, santé publique ou encore protection de l'environnement. En 2023, 52 alertes et signalements ont été recueillis via ce dispositif à l'échelle du Groupe (contre 43 en 2022).

DISCRIMINATIONS EN RAISON DU GENRE OU DE L'ORIENTATION SEXUELLE

Le groupe RATP réaffirme sa doctrine de tolérance zéro à l'égard de ce type de comportements. Sous l'impulsion de la référente Groupe nommée en 2019, des actions de sensibilisation ont été relancées (ateliers d'écoute et de libération de la parole, campagne de communication interne, webinaires). S'agissant des droits des personnes LGBTQIA+, un réseau professionnel intitulé Pride RATP a été lancé le 1er décembre 2022 avec pour objectif de renforcer l'inclusion et de lutter contre les préjugés en raison de l'orientation sexuelle. Ce réseau a participé à plusieurs événements destinés à sensibiliser les agents du Groupe.

RATP Dev est également engagée en faveur de la diversité et de l'inclusion, notamment aux côtés de l'association Homobilités, avec qui la filiale mène des actions de sensibilisation sur les thématiques LGBTQIA+ auprès de ses équipes depuis 2002. RATP Dev et le réseau Tootbus ont soutenu en juin 2023 la Marche des fiertés de Lyon avec un bus aux couleurs de l'association Les Audacieuses & Les Audacieux, qui s'engage contre l'isolement social lié à la vieillesse, en particulier pour les seniors LGBTQIA+. IndyGo, réseau de RATP Dev USA à Indianapolis (Indiana), a également participé le 31 mars à la journée de la visibilité transgenre, qui vise à célébrer et reconnaître les réalisations et les contributions des personnes transgenres, tout en sensibilisant la population à la discrimination et aux défis auxquels elles sont confrontées. La filiale affirme ainsi son engagement à créer un lieu de travail sûr et inclusif pour tous.

En matière de prévention dans la lutte contre les agissements sexistes et les violences sexuelles, la RATP a mis en place depuis de nombreuses années plusieurs mesures à différents niveaux de l'entreprise, à la fois pour condamner les agissements sexistes et venir en aide aux salariés qui en seraient victimes (dispositif d'accompagnement psychologique en 2000, dispositif de demande d'attention en 2006, création d'une plateforme de conseil et d'appui en 2012, médiation interne, etc.). En application de la politique interne de tolérance zéro vis-à-vis des auteurs de violences ou de harcèlement, tout signalement est analysé avec la plus grande attention et les sanctions sont prononcées dans un esprit de fermeté et d'exemplarité. 100 % des faits avérés ont ainsi donné lieu à des mesures disciplinaires, dans le cadre d'une coordination inter-directions, assumée par la DGEC, à la suite d'investigations ou d'une enquête interne.

L'ensemble de ces mesures et plans d'action sont décrits dans le plan de vigilance pages 98 et 99 de ce rapport.

RESPECT DU PRINCIPE DE LAÏCITÉ ET DE LA NEUTRALITÉ RELIGIEUSE

Dans le prolongement de la loi du 24 août 2021 confortant le respect des principes de la République, la DGEC a procédé à une actualisation des documents d'information et de sensibilisation des agents (livret/guide pratique et guide aux managers), et a organisé des conférences de haut niveau afin de renforcer l'appropriation de ces obligations ainsi que le niveau de vigilance collectif. À cet effet, le délégué général à l'éthique et à la conformité exerce officiellement le rôle de référent laïcité, conformément aux obligations légales. Une vigilance particulière a été portée au cours de l'année 2023 sur les filiales françaises, les sous-traitants et les prestataires du groupe RATP en ce domaine.

Ainsi, à l'occasion de la journée nationale de la laïcité le 9 juin 2023, en accompagnement d'une vidéo de sensibilisation, le PDG de la RATP a adressé un message à tous les managers afin de leur rappeler l'importance concrète de ce principe, et les a invités à une stricte vigilance. Dans cet esprit, des actions de terrain ont été engagées afin de mieux cerner les stratégies éventuelles de contournement des règles relatives à la neutralité religieuse. Ces mesures seront reconduites à l'échelle du Groupe en 2024, à l'exception des activités hors de France.

ÉVASION FISCALE

Le groupe RATP s'est toujours engagé à conduire ses activités dans le plus strict respect de l'éthique des affaires. Le code éthique du groupe RATP s'inscrit dans la continuité des engagements pris par la RATP, qui a adhéré en 2003 au Pacte mondial des Nations unies et s'est ainsi engagée à respecter les dix principes fondateurs en matière de droits de l'homme, de conditions de travail, d'environnement et de lutte contre la corruption.

Dans ce cadre, le groupe RATP fait de la transparence fiscale et de la lutte contre l'évasion fiscale un principe de gestion. L'ambition du groupe RATP est de conduire ses activités en France et à l'international en se conformant aux lois des pays ainsi qu'aux principes de l'OCDE sur les prix de transfert pour les multinationales et les administrations fiscales.

Conformément à ses obligations légales, le groupe RATP a effectué sa déclaration pays par pays en déclarant la répartition de ses bénéfices, impôts et activités par juridiction fiscale.

PROGRAMME DE COMPLIANCE : POUR UNE VIGILANCE ACCRUE DANS LA CONDUITE DES AFFAIRES

Dans un environnement concurrentiel et législatif en pleine mutation, le groupe RATP est engagé dans une démarche de transparence fondée sur le respect des meilleurs standards français et internationaux en matière de conduite des affaires. Dans cette optique et suite à la loi Sapin II, le Groupe a créé un pôle conformité pour s'adapter aux enjeux mondiaux de la conformité. Il est en charge d'établir et de mettre en œuvre les programmes de conformité qui couvrent notamment les sujets de la lutte contre la corruption, des pratiques anticoncurrentielles et le devoir de vigilance.

Le code de conduite des affaires et de prévention de la corruption du groupe RATP est décliné dans l'ensemble des structures du Groupe, au travers de plusieurs procédures opérationnelles :
— la procédure cadeaux et invitations;
— la procédure conflits d'intérêts;
— la procédure paiements de facilitation;
— la procédure lobbying;
— la procédure évaluation des tiers;
— la procédure liée aux intermédiaires;
— la procédure mécénat, sponsoring et actions caritatives.

Le risque « conduite des affaires » est détaillé dans la partie « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

Le taux de personnel exposé et formé au risque de corruption à fin décembre 2023 est de 97 %. En 2024, le Groupe étendra sa formation sur de nouvelles catégories de personnels.

GESTION DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL

Nos engagements définis dans une gouvernance validée

Le règlement général relatif à la protection des données (RGPD) entré en application le 25 mai 2018 renforce les principes de la protection des données à caractère personnel issus de la loi Informatique et Libertés.

Le groupe RATP met en œuvre un programme d'actions, pragmatique et à coûts maîtrisés, qui vise à la conformité des traitements de données déjà existants mais également à la prise en compte des exigences règlementaires en amont des projets. Conformément à la règlementation applicable, le programme d'actions est mis en œuvre par les responsables de conformité sous la supervision d'un délégué à la protection des données ou Data Protection Officer (DPO) Groupe supervisant l'ensemble des entités.

	2021	2022	2023
NOMBRE DE NOTIFICATIONS ADRESSÉES À LA CNIL EN CAS DE VIOLATIONS DE DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL			
RATP/RATP Real Estate/RATP Habitat/ RATP Travel Retail/RATP Connect	2	1	4

Depuis 2018, la définition des cas de violations de données à caractère personnel est plus précise. Cela contribue à l'amélioration de la qualité du suivi et à l'identification du nombre de cas, qui pour beaucoup s'avèrent sans gravité majeure après analyse.

Le risque RGPD est détaillé dans la partie « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

RISQUES ET VIGILANCE DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

En 2012, la RATP s'est engagée dans une démarche d'achats responsables, afin de prendre en compte le développement durable tout au long du processus achats, depuis la stratégie achats jusqu'à l'exécution du contrat. Les acheteurs, avec l'appui des prescripteurs, veillent à définir des stratégies d'achat conformes à la politique et aux valeurs du Groupe, ainsi qu'à prévenir et à maîtriser les risques sociaux et environnementaux. Les offres des fournisseurs sont sélectionnées sur des critères qualité-coût-délais mais également RSE. Une organisation dédiée ainsi qu'un plan de formation et de sensibilisation accompagnent les acheteurs et prescripteurs dans la démarche.

6 087 fournisseurs de la RATP

96 % de fournisseurs en France

En 2023, un plan d'actions a été mis en place visant à ce que, d'ici à fin 2025, 100 % des marchés intègrent au moins une considération environnementale et 30 % des marchés au moins une considération sociale. Un programme d'accompagnement des acheteurs a été renforcé (formations, actions de sensibilisation, outils…) et est en train d'être déployé.

En 2023, près de 60 % des dossiers achat intègrent une dimension RSE au travers d'exigences, de critères de jugement et/ou de clauses contractuelles.

Une approche volontaire pour se conformer aux exigences du devoir de vigilance

En 2019, la RATP a réalisé la cartographie des risques en matière d'atteinte aux droits humains et aux libertés fondamentales, à la santé et à la sécurité des personnes et à l'environnement, sur sa chaîne d'approvisionnement. Un niveau de risque RSE a été associé à chacune des catégories d'achats.

La RATP publie en 2023 son troisième rapport au titre du devoir de vigilance (loi n° 2017-399). Il est consultable page 97 de cette DPEF.

Les audits fournisseurs, une approche ciblée en place depuis plusieurs années

Lorsque des risques ont été identifiés, dans la chaîne d'approvisionnement (par exemple, habillement) ou pour des achats stratégiques tels que le matériel roulant (autobus, trains, tramways), la RATP déclenche des audits sociaux et/ou environnementaux pour vérifier les conditions de production chez ses fournisseurs. Ils sont réalisés avant attribution du marché. En cas de non-conformité majeure, l'offre peut être rejetée.

Matériel roulant (autobus, trains, tramways)

Pour le matériel roulant (ferré et bus), les auditeurs internes de la RATP mènent des contrôles qualité/environnement in situ chez les fournisseurs de pièces considérées comme critiques.

Depuis 2018, des audits sociaux sont mis en place sur les consultations de fourniture de bus électriques et GNV; leurs résultats conditionnent l'attribution du marché. C'est ainsi que, en 2020, sur la deuxième consultation de fourniture de bus électriques, 14 audits sociaux ont été réalisés, et un soumissionnaire a été rejeté. En phase d'exécution, ils prévoient qu'à tout moment la RATP pourra procéder à des audits du respect des obligations en matière de RSE. En raison du contexte de pandémie de Covid puis de guerre en Ukraine, qui a empêché l'accès aux usines de certains fournisseurs, aucun audit de suivi n'a pu être mis en place en 2022 et en 2023.

Habillement

Les conditions de travail et le respect des droits de l'homme sont fréquemment pointés du doigt dans le secteur du textile. Depuis 2000, la RATP a mis en place des audits sociaux systématiques sur les sites de confection. Les résultats conditionnent l'attribution du marché. Ces audits sont réalisés par des cabinets indépendants. Les fournisseurs connaissent le niveau d'exigence de la RATP et les sites non conformes sont désormais exceptionnels.

En 2021, cette démarche a été menée sur une importante consultation dans un contexte sanitaire mondial encore fragile. 38 audits sociaux ont été réalisés. Aucune non-conformité majeure n'a été relevée sur les sites de confection audités. En 2022, le titulaire du marché a changé un des sites de confection, un audit social a donc été réalisé sans non-conformité majeure. Un suivi des plans d'action qui avaient été mis en place est en cours, ceux-ci seront vérifiés dans le cadre des prochains audits de site.

Les contrôles sur les sites RATP

Les entreprises extérieures qui interviennent dans les espaces et sur les chantiers de la RATP font l'objet de contrôles réguliers, pour s'assurer notamment du respect des règles d'hygiène et de sécurité, et vérifier que leurs salariés sont en situation régulière. En cas de non-conformité, des mesures sont prises et les entreprises sont placées sous surveillance accrue. Une commission (CISE) assure le reporting et le suivi de ces anomalies.

	2021	2022	2023
Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année (autobus)			
RATP	0	0	0
Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année (secteur habillement)			
RATP	38	1	0

LA LUTTE CONTRE LE TRAVAIL ILLÉGAL

Consciente des risques liés au travail dissimulé sur les marchés à forte part de main-d'œuvre, en particulier les marchés de travaux, la RATP s'est dotée dès 2010 d'une procédure interne qui définit les obligations et les responsabilités des différentes directions. La RATP s'est par ailleurs engagée dans le cadre de la Charte RSE du Grand Paris à lutter contre le travail illégal.

Les moyens mis en œuvre sont notamment le recours aux services d'e-attestations pour suivre la conformité des fournisseurs et sous-traitants de la RATP : ils facilitent la collecte des documents réglementaires des fournisseurs et sous-traitants (Urssaf, Kbis, travailleurs étrangers). Ces documents sont requis avant attribution du marché, puis contrôlés tous les six mois pendant la durée du contrat.

Concernant le contrôle des accès sur les chantiers, la procédure pour la délivrance de cartes d'accès a été renforcée en 2017. Des contrôles sur site sont réalisés par la RATP elle-même ou par des prestataires extérieurs.

PLAN DE VIGILANCE RATP 2023

Analyse des risques au titre du devoir de vigilance

Le groupe RATP publie pour l'année 2023 son rapport au titre du devoir de vigilance, conformément à la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre. Cette démarche volontaire s'inscrit pleinement dans sa politique RSE évoquée précédemment. La réflexion amorcée en 2021 et prolongée depuis cette date se matérialise par :

— l'identification, l'analyse et la hiérarchisation des risques d'atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement;
— la définition et le déploiement de mesures à mettre en place pour renforcer les dispositifs de prévention et protection en barrière de ces risques.

Ce rapport est effectué sur le périmètre de la maison mère (Epic) tout en restituant certaines actions spécifiques menées par des filiales du Groupe. RATP Dev dispose d'un plan de vigilance distinct, conformément à ses obligations légales.

LA MÉTHODOLOGIE APPLIQUÉE

La RATP a réalisé une première cartographie des risques en 2021 qui a servi à engager des actions de remédiation au cours des années 2022 et 2023.

En application des principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, les risques ont été examinés du point de vue des détenteurs de droits (parties prenantes dont les droits humains seraient susceptibles d'être mis en cause par les activités de la RATP).

Quatre catégories de détenteurs de droits ont été identifiées : les salariés de la RATP, les clients voyageurs, les sous-traitants et fournisseurs, et les riverains.

L'analyse des risques a été réalisée en six étapes :

1) priorisation des détenteurs de droits et du rôle de la RATP et d'autres organisations tenues de respecter ces droits sur la base d'une revue documentaire;

2) définition des profils de risques prioritaires au titre du devoir de vigilance sur la base d'une revue holistique des droits portés par les textes composant la Charte internationale des droits de l'homme et au travers d'entretiens avec des experts;

3) analyse des risques clés des principaux détenteurs de droits de la RATP via l'évaluation des politiques et plans d'action en vigueur;

4) analyse des risques majeurs identifiés au titre de la cartographie RSE;

5) établissement d'une matrice de risques grâce à la triangulation de la revue documentaire, des entretiens et des analyses;

6) rédaction d'un rapport lié au devoir de vigilance.

MATRICE DES RISQUES LIÉS AU DEVOIR DE VIGILANCE

Par détenteur de droit, chaque risque a été évalué selon les principes suivants :

— un système de management (politiques, outils, formations) est en place et couvre bien les enjeux et détenteurs de droits ciblés;
— un plan d'action assure le déploiement et l'appropriation auprès des personnes en situation de contribuer à la bonne gestion des risques visés;
— des résultats permettent d'assurer la bonne maîtrise des risques, autant que possible en tenant compte de la perspective du détenteur de droits sur ces questions.

Cette seconde analyse montre une bonne appréhension de l'univers de risques au titre du devoir de vigilance, le Groupe ne rencontrant aucun risque critique. La fibre sociale du Groupe transparaît dans un riche ensemble de programmes en place depuis parfois des décennies. La logique d'inclusion sociale et territoriale est particulièrement forte (emploi, formation, lutte contre les discriminations, par exemple), grâce à un écosystème de partenariats riche et pertinent (thématiques de sécurité et liées à l'environnement, par exemple).

Cet exercice a permis de bâtir un plan de vigilance à partir du prisme des détenteurs de droits puis de conforter les politiques et les plans d'action établis afin de s'assurer de la pertinence des moyens investis.

GOUVERNANCE

Un comité éthique RSE et conformité (Cersec), avait été créé en 2017, veillant à la prise en compte de l'éthique et de l'intégrité dans la mise en œuvre des orientations stratégiques et les grandes décisions opérationnelles du groupe RATP. Il était aussi chargé d'impulser les programmes de conformité, de prévention du risque de corruption et du programme d'actions RSE. Présidé par le président-directeur général, il réunissait les membres du Comex et des

responsables des fonctions éthique, RSE et conformité, ainsi que d'une personnalité extérieure. La délégation générale à l'éthique et à la conformité (DGEC) en assurait le secrétariat.

Afin de mieux prendre en compte les problématiques couvertes par cette instance, il a été décidé en juin 2023 de transformer le Cersec en deux instances distinctes : réunions du Comex dédiées à la RSE d'une part, et comités éthique et conformité (CEC) d'autre part, dont les membres sont ceux de l'ancien Cersec.

Exemples de mesures d'atténuation des risques au titre du devoir de vigilance

AUPRÈS DES SALARIÉS

Faciliter l'accès au logement

Compte tenu des difficultés structurelles que connaît l'agglomération francilienne, l'accès au logement des salariés de la RATP a justifié une attention soutenue et constitue une priorité majeure du Groupe. En effet, le coût de la vie et du logement en région parisienne est un frein important pour les personnes qui voudraient rejoindre la RATP. Il l'est également pour ceux qui y travaillent déjà mais qui ont, par exemple, besoin de logement plus proche de leur lieu de travail ou simplement d'un loyer plus bas ou de plus de place lorsque leur situation familiale évolue.

Pour répondre à ces enjeux sociaux et économiques, un nouvel accord a été signé en juillet 2023 avec le groupe Action Logement permettant de passer de 500 à 860 familles logées dans ce cadre. Au total, la RATP logera à partir de 2024, et en incluant les logements du parc RATP Habitat, environ 1 100 familles, et se rapprochera ainsi de l'objectif fixé par le PDG de 1 200 familles logées à l'horizon 2027. En outre, la RATP entend créer un parcours «salarié logé» visant à faciliter les démarches et à améliorer l'information de tous les salariés de l'entreprise. Cet effort important devrait contribuer à terme à diminuer le nombre de démissions ainsi que l'absentéisme (voir Axe 3.1 « Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés » de la DPEF pour plus de détail).

Réitérer l'engagement de la RATP pour l'inclusion

La RATP est historiquement engagée dans une politique de ressources humaines volontariste en faveur de la diversité et de l'égalité des chances. L'entreprise déploie notamment des programmes de sensibilisation et formation sur les enjeux de diversité et d'égalité des chances, dans toutes ses filiales :

— signal particulièrement fort de l'engagement du Groupe en matière de parité femmes-hommes, l'indice d'égalité se maintient à 100 points sur 100 en 2023, comme en 2022. Ce résultat fait suite à la signature, le 2 mars 2020, d'un avenant pour renforcer les mesures inscrites dans l'accord pour lutter contre les écarts de rémunération entre les femmes et les hommes et agir sur les facteurs de risque. Ce résultat est aussi le fruit d'une politique volontariste illustrée par le programme RATP au féminin qui vise à promouvoir la mixité à tous les niveaux de l'entreprise par des formations et du coaching;
— le 22 novembre 2021, la RATP a signé la charte d'engagement contre les violences conjugales initiée par la Fondation agir contre les exclusions (Face) et la Fondation Kering. En signant cette charte, le Groupe s'est engagé à promouvoir un environnement bienveillant pour les collaboratrices et les collaborateurs victimes de violences, à développer des actions concrètes au sein de leurs propres organisations (des formations, des kits de sensibilisation, des process RH spécifiques…) ou encore à faciliter l'accès aux associations spécialisées;
— La RATP s'engage à poursuivre la mise en œuvre des mesures d'insertion et de réinsertion permettant aux personnes en situation de handicap d'accéder à un emploi ou de le conserver, et à développer des actions de sensibilisation de l'environnement professionnel à la thématique du handicap au travail, afin de faciliter l'intégration des personnes en situation de handicap. De fait, elles ont fait l'objet de 129 recrutements en 2023;
— le Code éthique du Groupe est régulièrement rappelé au moyen d'actions de sensibilisation (brochures, formations) qui visent à développer un environnement de travail bienveillant et inclusif. Les collaborateurs de la RATP se sont notamment engagés dans la lutte contre la discrimination des personnes LGBTQIA+, via le lancement le 1er décembre 2022 d'un réseau interne Pride RATP. Ce réseau, soutenu notamment par la DGEC, a été à l'origine en 2023 de nombreuses actions de sensibilisation (participation et soutien à la course de la Saint-Valentin contre les discriminations, participations à des conférences, pavoisement avec le drapeau LGBT+ du siège de la RATP, échanges inter-entreprises avec Air France et la SNCF). Un guide des «alliés» (les personnes voulant lutter contre les préjugés et les discriminations anti-LGBT) et la signature de la Charte de l'Autre Cercle devraient aboutir au cours de l'année 2024;
— la RATP a choisi de se doter d'un référentiel commun pour réaffirmer ses valeurs de laïcité, de neutralité et de non-discrimination et de soutenir fermement les managers confrontés à des difficultés insuffisamment partagées. Des actions de sensibilisation en interne et des évaluations des avancées sont notamment mises en valeur à l'occasion du mois du mieux travailler ensemble de la RATP, qui se déroule autour de la journée nationale de la laïcité le 9 décembre de chaque année. Le délégué général à l'éthique et à la conformité a officiellement été désigné référent laïcité pour le Groupe;
— la RATP contribue au développement des territoires, notamment en créant de l'emploi et en favorisant les parcours professionnels en relation avec l'environnement social et urbain.

Ces politiques et actions sont développées dans l'axe 3.1 « Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés » ainsi que dans l'axe 3.3 « S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur » de la DPEF.

L'engagement du Groupe lui a valu d'être classé à la 207e place du classement européen « Diversity Leader 2024 » du *Financial Times*, publié le 16 novembre 2023, regroupant 850 entreprises parmi 16 pays européens, avec une note de 74,32 sur 100. L'enquête a été menée auprès de plus de 100 000 employés et évalue leur perception de l'inclusivité des entreprises ou de leurs efforts pour promouvoir divers aspects de la diversité (équilibre entre les sexes, ouverture à toutes les formes d'orientation sexuelle, origine ethnique, handicap et âge). Dans le même esprit, la RATP a obtenu en juin 2023 la première place dans le secteur des transports avec la note de 8,70/10 dans le classement du magazine *Capital*, dans la catégorie Champions de la diversité.

Favoriser l'insertion sociale et professionnelle

En accord avec son engagement pour le développement économique et social des territoires, la RATP a conçu une politique volontariste pour l'emploi des jeunes (1086 contrats en alternance ont été signés en 2023) et poursuit sa politique de partenariats (Éducation nationale, AFPA - Agence nationale pour la formation

professionnelle des adultes, Pôle emploi, Région, associations…), avec notamment des sessions de découverte de la formation de conductrice de bus, dispensée en apprentissage par le CFA de la mobilité urbaine durable.

L'entreprise noue également des partenariats en faveur de l'insertion sociale et professionnelle des personnes fragilisées, notamment avec le Ceremh (Centre de ressource et d'innovation mobilité handicap).

Concernant le handicap, a été signé le 13 avril 2023, le neuvième accord en faveur de l'emploi des personnes en situation de handicap par l'ensemble des organisations syndicales représentatives. Cet accord porte l'engagement de l'entreprise en faveur de l'égalité des chances, à travers notamment le renforcement de la formation des managers et des tuteurs, ainsi que la mise en place d'une expérimentation portant sur la prise en charge des frais d'abonnement à une place de parking des salariés en situation de handicap.

Ces politiques et actions sont détaillées dans l'axe 3.2 « Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires » de la DPEF.

Lutter contre l'esclavage moderne : les actions menées dans nos filiales au Royaume-Uni

En application du Modern Slavery Act, les filiales RATP Dev Transit London, London United et London Sovereign publient chaque année une déclaration conjointe sur leur site Internet, rappelant leur engagement à lutter contre l'esclavage moderne et la traite des êtres humains dans leurs activités et celles de leurs fournisseurs et sous-traitants.

Prendre les enjeux sensibles à bras-le-corps : l'exemple du harcèlement

Dans une logique de santé et sécurité au travail, la RATP s'est saisie des questions de violence ou de harcèlement auprès de ses collaborateurs. Par exemple, dans le cadre d'un programme plus large consacré au mieux-vivre ensemble, l'année 2023 a vu l'organisation de 17 ateliers sur la thématique du sexisme, en visant prioritairement les opérateurs. Une campagne de communication interne intitulée N'acceptez plus l'inacceptable a été lancée à grande échelle en mai 2022. Cette campagne a été déclinée dans toutes les unités sous différents supports (flyers, vidéos…) et a connu une deuxième vague de diffusion en 2023, accompagnée par un message personnel du PDG témoignant de l'engagement de l'instance dirigeante. Une conférence consacrée aux effets de réputation et aux stéréotypes visant les jeunes femmes a par ailleurs été animée par Laure Daussy, journaliste à *Charlie Hebdo*.

La RATP applique une stricte politique de tolérance zéro vis-à-vis des auteurs de violences ou de harcèlement. Cette ligne directrice s'illustre dans le développement de réseaux internes avec un plan d'action spécifique. Le plan d'action et de prévention fait l'objet d'un reporting régulier, dans lequel la RATP publie la typologie de sanctions au regard des événements portés à sa connaissance. Ce reporting est porté à l'attention de la direction générale et fait l'objet de réunions bisannuelles avec les organisations syndicales. De fait, 100 % des faits avérés ont donné lieu à des mesures disciplinaires, dans le cadre d'une coordination inter-directions, assumée par la DGEC, à la suite d'investigations ou d'une enquête interne. Dans cet esprit, les référents harcèlement sexuel siégeant dans les CSE ont bénéficié de deux séances de formation dédiées en 2022.

La RATP a également initié une formation proposée à des enquêteurs internes pour bien appréhender le cadre légal, l'identification des situations, avec un outil méthodologique pour l'identification de mesures correctives pertinentes. Elle a été complétée par l'expérimentation de temps d'échange et d'une session annuelle de co-développement.

Confirmer une logique d'amélioration continue en matière de confidentialité des données

La RATP a, depuis de nombreuses années et bien avant l'applicabilité du RGPD en 2018, placé au rang de ses priorités le sujet de la protection des données personnelles. Dès 2008, la RATP avait désigné un correspondant informatique et libertés. Avec l'entrée en vigueur du RGPD, la RATP a procédé à la désignation d'un délégué à la protection des données en 2018 et se conforme aux règles du RGPD, à travers un plan d'action global, engagé auprès de toutes les entités de la RATP par un réseau de correspondants établi sur deux niveaux pour être au plus proche des agents opérationnels, depuis plus de quatre ans. Le respect de ces règles fait partie du référentiel managérial de l'entreprise, et la RATP se montre particulièrement vigilante sur le sujet.

La définition des cas de violations de données à caractère personnel est d'autant plus précise et contribue à l'amélioration de la qualité du suivi et à l'identification du nombre de cas, qui pour beaucoup s'avèrent sans gravité majeure après analyse. À ce titre, le Data Protection Officer (DPO) du Groupe s'est doté d'un dispositif de suivi de la conformité, qui centralise un partage du registre et des analyses d'impact sur la protection des données (AIPD). Cet outil couvre toutes les entités du groupe RATP (RATP Dev et ses filiales, RATP Smart Systems et ses filiales, RATP Real Estate, RATP Habitat, RATP Travel Retail, RATP Connect, RATP Cap Île-de-France et ses filiales).

Un premier contrôle de la Cnil a cependant sanctionné l'entreprise pour des manquements à ses obligations en matière de traitement des données personnelles en 2021. Ce contrôle a accéléré la prise de conscience des collaborateurs sur ces questions et conduit à engager un plan d'action au plus près des opérations, avec un reporting imposé à chaque direction. Pour assurer le bon niveau de formation à l'échelle du Groupe, un module de formation RGPD a été suivi par la quasi-totalité des 12 000 encadrants de la RATP, complété par la mise en place d'un plan de formation adapté aux métiers les plus exposés, et en accès sur la plateforme intranet de l'université groupe RATP. Par ailleurs, la RATP a mis en place des principes de gouvernance concernant la protection des données ainsi que des procédures réglementaires adaptées selon les thèmes comme la durée de conservation, la sécurité des données, les processus de déclaration de violations de données. Ces procédures sont déclinées dans toutes les structures du Groupe et de l'Epic, ainsi que la documentation pratique accessible à tous les salariés.

Retour d'expérience sur les mécanismes d'alerte

Pour répondre aux nouvelles exigences de la loi Sapin II, le code éthique du Groupe a été révisé et diffusé à partir de janvier 2019, accompagné d'un plan d'appropriation déployé en 2020. La ligne d'alerte mise en place en 2011 a également été mise à jour pour répondre aux exigences de la loi Sapin II. Elle concerne l'ensemble du Groupe, avec un dispositif particulier pour RATP Dev, compte tenu de la variété des pays et des langues concernées. Un groupe de travail a été constitué dans le but de refondre le dispositif

d'alerte conformément aux dernières évolutions législatives et réglementaires. Au cours de l'année 2023, les règlements intérieurs ont été actualisés sur ce point afin de tenir compte du nouvel environnement normatif.

AUPRÈS DES CLIENTS VOYAGEURS

Engagement de service client

Une charte d'engagements voyageurs de la RATP a été dévoilée début 2021, puis déclinée en 2022 et 2023. La mise en place progressive de ses neuf engagements est accompagnée par des échanges réguliers avec les clients dans différentes gares. Cette charte prolonge les actions d'amélioration de la qualité de service déployées dans le cadre du programme Bâtir une relation réinventée avec nos clients, en rendant ces actions visibles aux yeux des clients voyageurs.

La santé et sécurité, au cœur des préoccupations de la RATP

Dans le prolongement de sa charte d'engagements voyageurs et vu la nature de ses services, la RATP est investie dans la prévention et remédiation du risque attentat mais aussi des risques de la vie quotidienne. À la suite de plusieurs incidents parfois tragiques et afin d'améliorer la conscience des risques encourus sur le réseau, la RATP a lancé en juin 2023 une vaste opération de sensibilisation rappelant les règles s'imposant à tous et toutes (ne pas courir sur les quais, ne pas retenir les portes…). Des kits de communication dédiés ont été distribués aux agents des gares et stations des réseaux Métro et RER. En outre, depuis la rentrée 2023, les enfants du CM2 à la sixième peuvent se voir proposer de passer un « permis transport en commun » destiné à leur faire connaître les bons réflexes à adopter tout comme les comportements à risques.

Les politiques et actions en matière de sécurité ferroviaire et routière sont détaillées dans l'axe 1.1 « Construire une offre de mobilité multimodale, accessible et sûre » de la DPEF ainsi que dans la partie « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

Le risque attentat est détaillé dans la partie « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

La RATP investit dans de nombreux dispositifs pour assurer le confort de ses clients voyageurs, avec, entre autres, une qualité de l'air satisfaisante ne nuisant pas à leur santé. Elle exerce ainsi en permanence une activité de veille et d'expertise sur l'air circulant au sein de ses espaces, et porte des efforts spécifiques sur l'amélioration du renouvellement de l'air (via la ventilation) et l'optimisation du freinage électrique des matériels roulants (afin de réduire les émissions de particules fines liées au freinage mécanique). Des campagnes de mesures ponctuelles, réalisées sur les quais, dans les couloirs de correspondance et les salles d'échanges, permettent également de surveiller d'autres paramètres, tels que les particules ultrafines, les aldéhydes ou les hydrocarbures aromatiques.

Les actions de la RATP en matière de qualité de l'air sont détaillées dans l'axe 1.2 « Agir en faveur de la santé environnementale » de la DPEF.

Afin d'améliorer le service aux clients, la RATP déploie progressivement depuis le 1er septembre 2023 un dispositif de descente à la demande sur l'ensemble des lignes de bus à Paris et en petite couronne, soit 247 lignes. Cette généralisation d'un dispositif expérimenté au cours de l'année 2022 ayant donné pleinement satisfaction a pour objectif de renforcer le sentiment de sécurité dans les transports, en rapprochant le voyageur au plus près de sa destination. Ce service s'avère particulièrement pertinent lorsqu'il est mis en place en soirée ou la nuit, a fortiori quand les arrêts sont éloignés, comme dans les zones pavillonnaires et les zones les moins densément peuplées. Il contribue ainsi à rassurer les voyageurs et les voyageuses en leur évitant des trajets à pied trop longs.

Aller plus loin dans la prise en compte des attentes des femmes ou des personnes LGBTQIA+ par exemple

L'enquête menée par l'Institut Paris Région en 2019 puis en 2021 permet d'identifier et de suivre des thématiques d'amélioration en matière de perception forgeant le sentiment de sécurité ou d'insécurité de la part des voyageurs dans les transports en commun franciliens. Les facteurs de peur les plus cités renvoient au manque de présence du gestionnaire (personnels, aménagement et ambiance).
Localisés partout en Île-de-France, les sentiments d'insécurité sont majoritaires en banlieue, dessinant un croissant entre le sud-est et le nord-ouest de la région. Tôt le matin, la première crainte féminine est l'agression verbale, alors qu'au cours de la matinée puis de la journée, la peur du vol sans violence occupe la première place. De 20 h 30 à 22 h 30, les craintes à caractère sexuel prennent le dessus, suivies de la crainte du vol violent. Après 22 h 30, une peur sur quatre concerne le harcèlement sexuel.

La présence humaine s'impose comme le dispositif le plus rassurant chez les hommes comme chez les femmes. La descente à la demande dans les bus fait figure d'exception : proportionnellement aux hommes, les femmes sont deux fois plus nombreuses à plébisciter ce dispositif (quatre fois plus parmi les plus apeurés dans les transports). Autre exemple, la présence de médiateurs rassure 12 % des préoccupés principalement par la pauvreté, contre 2,5 % des préoccupés par la sécurité.

C'est pourquoi la RATP a développé des campagnes de communication régulières jusque dans les rames, pour sensibiliser les voyageurs et inciter les éventuelles victimes à signaler immédiatement les faits. Chaque station du réseau est équipée de bornes d'appel d'urgence et 6 500 agents sont formés pour prendre en charge les victimes. Ces campagnes sont en effet doublées d'un dispositif d'accompagnement, de sorte que les éventuelles victimes peuvent se voir proposer l'appel d'un taxi pour les ramener chez elles, un soutien pour déposer plainte et un appel de suivi à court terme.

Pour répondre à des sollicitations effectuées tant par des clients, français et étrangers, que par des associations œuvrant en faveur des droits LGBTQIA+, les équipes de RATP Smart Systems ont opéré en octobre 2022 une modification des paramétrages des applications Bonjour RATP et Mappy, afin d'offrir la possibilité de cocher « non spécifié » lors de son inscription, en plus de la civilité « Monsieur » ou « Madame ».

Retour d'expérience sur le 3117

La Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, la RATP et Transilien SNCF ont réalisé en 2023 une nouvelle campagne de communication visible sur l'ensemble du réseau de transport en commun d'Île-de-France Mobilités afin de sensibiliser les voyageurs à la lutte contre le harcèlement. Face au choc ou à la peur des représailles, les victimes et les témoins présents ont généralement peu de réactions. L'enjeu de cette campagne est de faire connaître à l'ensemble des voyageurs les dispositifs d'alerte existants permettant d'apporter des réponses concrètes face aux situations de violences et particulièrement face aux violences sexistes et sexuelles, en

faisant connaître les numéros d'alerte (3117 et SMS 31177), les bornes d'appel ou bien encore d'inciter à prévenir les agents présents dans les transports publics.

À la demande de la Région Île-de-France, le centre Hubertine-Auclert a réalisé un audit en 2020, débouchant sur de nombreuses améliorations mises en œuvre en 2022. Pour une meilleure compréhension des atteintes concernées, le bouton « atteintes à caractère sexuel » a été remplacé par « violences sexistes et sexuelles » sur l'application smartphone. De même, le message d'accueil du 3117 (« ce service est réservé exclusivement aux voyageurs en situation d'urgence ») a été complété en ajoutant « y compris aux victimes de violences sexuelles ou sexistes ». Les écoutants ont été formés aux problématiques spécifiques de violences sexuelles et sexistes. L'intervention des équipes de sûreté ou des forces de l'ordre dans les cas de viols et/ou d'agressions sexuelles est aujourd'hui systématisée. Toute alerte 3117 est traitée comme un fait de sûreté et peut donner lieu à une intervention d'une équipe de sécurité de la SUGE SNCF ou du GPSR ou par les forces de l'ordre via le transfert du signalement.

Climat

La RATP a une démarche pionnière en étant le premier opérateur de transport en France à réaliser dès 2006 le Bilan Carbone® global de son activité. Cela accompagne l'objectif ambitieux du Groupe de réduire ses émissions de GES par voyageur.kilomètre de 50 % d'ici à 2025, par rapport à 2015.

Au travers de son engagement avec l'initiative Science-Based Targets, la RATP s'inscrit dans une démarche volontaire de réduction de ses émissions GES, de sensibilisation de ses fournisseurs sur les enjeux climatiques et de prise en compte des critères climat dans ses investissements. Les plans d'action déjà en cours (programme Bus2025, efficacité énergétique, circularité) confirment cette volonté.

Par ailleurs, le groupe RATP était présent à la COP 28 en novembre 2023 sur le site du pavillon français pour évoquer la transition énergétique et la décarbonation des villes.

Les politiques et actions relatives au climat sont détaillées dans l'axe 2.1 « Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone » de la DPEF.

AUPRÈS DES FOURNISSEURS ET SOUS-TRAITANTS

Une cartographie des risques établie

Depuis 2012, la RATP s'est engagée dans une démarche d'achats responsables afin de prendre en compte le développement durable tout au long du processus achats – depuis la stratégie d'achats jusqu'à l'exécution du contrat. En 2019, l'entité achats responsables rattachée à la direction centrale des achats de la RATP a piloté un travail de cartographie des risques de ses catégories d'achats en matière d'atteinte aux droits humains et aux libertés fondamentales, ainsi qu'à la santé et à la sécurité des personnes et à l'environnement, sur sa chaîne d'approvisionnement.

Le niveau de risque brut de chaque catégorie d'achats a été établi à partir de quatre typologies de risques (environnement, social, éthique, *supply chain*), et de données provenant des analyses EcoVadis, et de sources externes type Maplecroft, Transparency, etc. Ce niveau de risque RSE brut observé a ensuite été atténué ou renforcé en fonction des enjeux stratégiques de la catégorie d'achats (dépense, cœur de métier, stratégique) de la RATP.

Périmètre des risques retenus

— Consommation d'énergie et émissions GES
— Eau
— Biodiversité
— Pollutions locales
— Matières, produits chimiques et déchets
— Utilisation du produit
— Fin de vie des produits
— Santé et sécurité des consommateurs
— Consommation durable

— Santé et sécurité des employés
— Conditions de travail
— Dialogue social
— Gestion des carrières et formation
— Travail des enfants et travail forcé
— Discrimination
— Droits de l'homme fondamentaux

— Corruption et extorsion
— Pratiques anticoncurrentielles
— Gestion responsable de l'information

— Performances environnementales
— Performances sociales

Afin d'analyser les risques RSE inhérents à ses chaînes d'approvisionnement, la RATP a travaillé sur ses catégories d'achats regroupées en 64 segments, que composent 10 familles d'achat : services, fournitures, prestations intellectuelles, SI et télécoms, travaux, communication, équipement, matériels roulants, systèmes, énergie. La méthodologie retenue permet d'associer à chaque catégorie d'achats un niveau de risque RSE sur une échelle de 1 à 4 (mineur, modéré, majeur, catastrophique).

Une mise à jour conséquente de la cartographie est prévue tous les quatre ans. La cartographie est aussi un outil vivant, permettant d'orienter les décisions achats au quotidien. Une veille permanente permet ainsi de modifier le niveau de risque d'une catégorie avant la mise à jour prévue, si un nouveau risque était identifié. La direction achats réalise l'évaluation anti-corruption de l'ensemble de ses fournisseurs.

Des actions d'atténuation et d'évaluation selon le niveau de risque RSE

Les actions à mener, selon le niveau de risque RSE identifié, s'inscrivent dans le plan d'actions achats responsables 2023/2025, qui a pour objectif que d'ici à 2025 100 % des marchés intègrent au moins une considération environnementale et 30 % au moins une considération sociale en utilisant différents leviers : spécifications techniques, critères de jugement, clauses contractuelles, etc.

Le risque RSE est donc pris en compte avec mise en place d'actions adéquates qui peuvent aller jusqu'à des mesures renforcées en cas de risque RSE élevé, notamment des contrôles sur site de type audit en phase de consultation des prestataires (avec possibilité de rejeter des offres en cas de non-conformité majeure) et/ou d'exécution du marché (avec mise en place d'actions correctives si besoin, voire d'une exclusion du fournisseur en cas de non-conformité majeure). Une vigilance particulière est assurée sur les achats stratégiques.

La poursuite du déploiement des actions à mettre en place

Ce déploiement s'accompagne :
— de la mise en place d'indicateurs de suivi et d'évaluation des actions mises en place;
— d'une formation achats responsables actualisée en 2022 : elle vise à renforcer le professionnalisme des 170 acheteurs et des prescripteurs (c'est-à-dire ceux qui formalisent le besoin d'achat) de l'Epic; les filiales du Groupe peuvent aussi la mobiliser;
— de la mise à disposition d'outils et de guides à destination des acheteurs et des autres acteurs de l'entreprise.

Focus sur les catégories d'achats stratégiques à risque RSE élevé : mise en place de mesures renforcées de type contrôles ou audits

Lorsque des risques ont été identifiés dans la chaîne d'approvisionnement (par exemple, habillement) ou pour des achats stratégiques tels que le matériel roulant (autobus, trains, tramways), la RATP déclenche des audits sociaux et/ou environnementaux pour vérifier les conditions de production chez ses fournisseurs. Ils sont réalisés avant attribution du marché. En cas de non-conformité majeure, l'offre peut être rejetée. Des audits de suivi peuvent être réalisés pendant l'exécution des marchés.

Depuis le début des années 2000, des audits sociaux sont systématiquement mis en place sur les sites de confection des tenues des collaborateurs. À partir de 2018, il en a été de même sur les sites de production des principaux composants des autobus. Ces audits sociaux et/ou environnementaux sont confiés à des cabinets externes.

Pour les matériels roulants ferrés (RER, métro, tramway), les auditeurs internes de la RATP procèdent à des contrôles qualité/environnement pour les pièces identifiées comme critiques.

Par ailleurs, le contrôle régulier des entreprises extérieures intervenant sur les sites RATP permet d'assurer le bon respect des règles d'hygiène et de sécurité, et participe à la lutte contre le travail illégal. En cas de non-conformité, des mesures sont prises et les entreprises sont placées sous surveillance accrue. Une commission assure le reporting et le suivi de ces anomalies.

Ces politiques et actions sont détaillées dans l'axe 3.3 « S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur » de la DPEF.

AUPRÈS DES RIVERAINS DES SITES FRANCILIENS

La lutte contre les discriminations territoriales par le désenclavement

En tant qu'acteur de la mobilité, le groupe RATP s'engage dans la modernisation et le développement du réseau de transport francilien. Les travaux de prolongement des lignes se terminent ou se poursuivent, facilitant la desserte de nouvelles zones urbaines. En 2023, les travaux du prolongement de la ligne 11 ont continué pour permettre une mise en service au printemps 2024. Six nouvelles stations verront ainsi le jour, permettant de mieux desservir le territoire de la Seine-Saint-Denis jusqu'à Rosny-sous-Bois, et désenclaver l'Est parisien. Au cours de l'année 2024, la ligne 14 sera une nouvelle fois prolongée jusqu'à la future station Saint-Denis – Pleyel au nord, et Aéroport d'Orly au sud, la connectant ainsi aux futures lignes 15, 16, 17 et 18 du métro. La fréquentation de la ligne devrait alors passer de 550 000 à un million de voyages par jour, soit l'équivalent d'une ligne comme le RER B.

La circularité au cœur de la gestion des sites et des projets

Acteur pleinement intégré dans les villes, le groupe RATP met tout en œuvre pour limiter son empreinte environnementale et être acteur de la transition écologique. Pour produire des services tout en limitant la consommation et le gaspillage des matières premières, de l'eau et des sources d'énergie, la RATP mise sur le développement de l'économie circulaire.

L'entreprise agit en particulier en faveur du développement des énergies renouvelables et de la récupération, de la réutilisation de ses eaux d'exhaure ainsi que de la valorisation de ses déchets.

Ces politiques et actions sont détaillées dans l'axe 2.2 « Préserver les ressources et la biodiversité » de la DPEF.

Limitation des nuisances pour les riverains

Chaque année, la RATP investit environ 3,5 millions d'euros en opérations dédiées à la réduction du bruit et des vibrations à la source. Les dispositions en place vont du diagnostic approfondi sur les infrastructures aux mesures acoustiques et vibratoires en limite de propriété de ces infrastructures et équipements et/ou en pied des bâtiments riverains impactés.

Ces politiques et actions sont détaillées dans l'axe 1.2 « Agir en faveur de la santé environnementale » de la DPEF.

Aller plus loin en 2024 sur le devoir de vigilance

La cartographie des risques réalisée au titre du devoir de vigilance a permis aux équipes de la RATP de s'interroger sur la perspective des détenteurs de droits. En effet, renforcer le dialogue avec les détenteurs de droits pertinents permet au Groupe de mesurer plus finement les progrès accomplis. C'est là toute l'originalité de l'exercice imposé par le devoir de vigilance. C'est aussi l'opportunité pour la RATP d'identifier de nouvelles mesures de remédiation et de prévention pertinentes, dans une logique d'amélioration continue. Les évolutions normatives attendues issues du projet de directive européenne concernant le devoir de vigilance des entreprises feront également l'objet d'une attention soutenue.

La préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024

Dans le cadre de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 dont le groupe RATP est supporteur officiel, une équipe dédiée, rattachée au PDG, a été mise en place. Elle représente le Groupe auprès des instances officielles, pilote les sujets transversaux et accompagne les directions opérationnelles dans la prise en compte des enjeux. En lien avec la DGEC, elle a été amenée à prendre en compte la *Stratégie droits de l'homme* de Paris 2024, publiée en juin 2023. Il ressort notamment de l'analyse des risques figurant dans ce document que la RATP est plus

particulièrement concernée par « le manque d'accessibilité des transports publics ».

Afin d'offrir des solutions de mobilité à la hauteur de l'événement et de répondre aux objectifs climatiques et environnementaux fixés par Paris 2024, le groupe RATP, pour le compte d'Île-de-France Mobilités, assurera le transport de millions de spectateurs vers différents sites de compétition ou de célébration, avec une attention particulière portée aux voyageurs en situation de handicap. 19 000 agents RATP seront mobilisés chaque jour sur le réseau pour transporter, accueillir, informer et orienter les visiteurs dans les gares et stations. 3 000 volontaires doivent venir compléter le dispositif d'accueil dans les espaces RATP.

Depuis plus de 30 ans, le groupe RATP est engagé aux côtés d'Île-de-France Mobilités pour améliorer l'accessibilité de son réseau aux personnes en situation de handicap. Les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 sont une opportunité d'offrir de nouvelles solutions pour leur permettre d'accéder aux sites des épreuves dans les meilleures conditions.

APPLICATION DU RÈGLEMENT TAXONOMIE AU GROUPE RATP

Contexte et cohérence

CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Le règlement européen 2020/852 dit « taxonomie » ainsi que ses compléments publiés en 2021, 2022 et 2023 établissent une classification des activités économiques durables visant à favoriser les investissements contribuant à la transition environnementale au sein de l'Union européenne.

Il est requis que les entreprises publient la part de leurs chiffre d'affaires net, dépenses d'investissement et d'exploitation éligibles et alignées à la taxonomie, c'est-à-dire résultant de produits et/ou services associés à des activités contribuant aux six objectifs environnementaux définis par la Commission européenne :

1) l'atténuation du changement climatique;
2) l'adaptation au changement climatique;
3) l'utilisation durable et la protection des ressources hydrologiques et marines;
4) la transition vers une économie circulaire;
5) la prévention et le contrôle de la pollution;
6) la protection et le rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes.

L'application du règlement étant graduelle, seuls les objectifs sur le climat étaient en vigueur au titre des exercices 2021 et 2022. La publication en 2023 de l'acte délégué sur les quatre autres objectifs environnementaux et des amendements sur l'acte délégué lié au climat requièrent un reporting taxonomie au titre de chacun des objectifs auxquels est éligible l'entreprise.

Deux étapes sont prévues par le règlement pour qualifier une activité de durable : i) une activité est éligible à un objectif environnemental si elle est listée dans le règlement; ii) une activité éligible devient alignée si elle contribue substantiellement à l'un des objectifs environnementaux de la taxonomie sans porter de préjudice aux autres objectifs environnementaux, selon des critères techniques précisés par la réglementation, tout en respectant les garanties sociales minimales (droits humains, lutte anticorruption, bonnes pratiques en matière de fiscalité et droit de la concurrence).

APPLICATION DU RÈGLEMENT PAR LE GROUPE RATP

Du fait de son statut d'Epic, la RATP n'est pas soumise à la taxonomie. En accord avec ses engagements RSE, le Groupe présente ainsi de manière volontaire ses indicateurs de performance taxonomie depuis la première année d'application de la réglementation.

En 2021 et 2022, le groupe RATP avait publié les chiffres d'affaires, Capex et Opex liés à ses activités de transport, d'infrastructures et d'immobilier éligibles à l'atténuation du changement climatique sur le périmètre restreint de l'Epic et des filiales DPEF de RATP Dev. En 2022, le groupe RATP avait procédé en sus à l'analyse de l'alignement de ses activités et publié les ratios correspondants.

Selon la réglementation en vigueur en 2023, les activités de transport, d'infrastructures et d'immobilier du Groupe sont éligibles au titre des deux premiers objectifs sur le climat, les activités de services sont éligibles à l'objectif relatif à l'économie circulaire. Bien que l'objectif de préservation des ressources soit présent dans tous les métiers de la RATP et corresponde à un axe fort de sa stratégie RSE, aucune activité à ce jour ne réalise de chiffre d'affaires ou d'investissement suffisamment matériel à l'échelle du Groupe pour entrainer une publication de ratios financiers distincte au titre de cet objectif environnemental.

Le Groupe présente ainsi au titre de l'exercice 2023 ses chiffres d'affaires et Capex éligibles et alignés aux objectifs d'atténuation du changement climatique et d'adaptation au changement climatique sur un périmètre élargi par rapport à 2022, comprenant en plus de l'Epic et des filiales DPEF de RATP Dev, les filiales RATP Solutions Ville et RATP Cap Île-de-France. À noter que le groupe RATP utilise en 2023 l'exemption de publication de l'indicateur taxonomie des Opex pour cause de non-matérialité, telle que prévue par le règlement. Les ratios d'alignement 2023 résultent ainsi d'un deuxième exercice de qualification pour l'objectif d'atténuation et d'un premier exercice pour l'objectif d'adaptation en raison des dernières précisions de la réglementation.

Résultats d'éligibilité et d'alignement des activités du groupe RATP à la taxonomie européenne

L'éligibilité des activités du Groupe a été déterminée en établissant la correspondance entre les activités de l'entreprise et les activités décrites par la réglementation. L'alignement des activités du groupe RATP a été déterminé sur le périmètre des activités éligibles du Groupe au regard du respect des critères d'examen techniques énoncés par le règlement taxonomie. Les activités éligibles et alignées ont par la suite été traduites en parts de chiffre d'affaires et de Capex selon la méthodologie décrite en annexe.

Le groupe RATP présente au titre de l'exercice 2023 les ratios d'éligibilité et d'alignement suivants sur les deux objectifs climatiques d'atténuation et d'adaptation :

	Atténuation du changement climatique				Adaptation au changement climatique	
	Chiffre d'affaires		Capex		Capex	
Périmètre	Éligible	Aligné	Éligible	Aligné	Éligible	Aligné
Groupe RATP	92 %	41 %	88 %	31 %	85 %	—

À noter que si le dénominateur des ratios taxonomie se rapporte bien au périmètre de consolidation financière du Groupe, l'éligibilité et l'alignement ont été analysés sur un périmètre partiel, ce qui conduit par construction à une sous-estimation des pourcentages d'éligibilité et d'alignement au niveau du Groupe.

INDICATEUR CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires du groupe RATP est éligible à la taxonomie européenne à hauteur de 92 % et aligné à hauteur de 41 % sur l'objectif d'atténuation du changement climatique. Pour rappel la taxonomie n'appréhende pas l'adaptation au changement climatique en termes de chiffre d'affaires.

Répartition du chiffre d'affaires du Groupe

	Part du chiffre d'affaires éligible		Part du chiffre d'affaires aligné	
Activités du groupe RATP	Montant[1]	%	Montant[1]	%
6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	87	1 %	–	–
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	5 538	71 %	2 750	35 %
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	1 564	20 %	502	6 %
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	3,7	<1 %	0,5	<1 %
TOTAL	**7 192**	**92 %**	**3 253**	**41 %**
DONNEES N-1[2]	**5 402**	**89 %**	**3 088**	**51 %**

(1) En millions d'euros
(2) Les données N-1 ne sont pas comparables aux données 2023, l'amélioration de la méthodologie utilisée pour la construction du chiffre d'affaires ayant entrainé un effet négatif sur son éligibilité et son alignement (cf paragraphe "variations par rapport à l'exercice précédent", p.106).

Part du chiffre d'affaires issue d'activités économiques éligibles et/ou alignées à la taxonomie par objectif environnemental en 2023

	Part du chiffre d'affaires/chiffre d'affaires total	
Objectif environnemental	Éligible	Alignée
CCM	92 %	41 %
CCA	0 %*	0 %*
WTR	0 %*	0 %*
CE	0 %*	0 %*
PPC	0 %*	0 %*
BIO	0 %*	0 %*

CCM : atténuation du changement climatique; CCA : adaptation au changement climatique; WTR : eau; CE : économie circulaire; PPC : pollution; BIO : biodiversité

* Les activités du groupe RATP ne sont pas éligibles au titre des objectifs environnementaux sur l'eau, la pollution et la biodiversité. Aucune activité du Groupe ne réalise de chiffre d'affaires suffisamment significatif pour établir un reporting spécifique sur l'économie circulaire.

L'activité 6.3 d'exploitation de transports urbains et suburbains et de transports routiers de voyageurs alignée correspond aux revenus des modes de transport à émissions nulles à l'échappement opérés par l'Epic et les huit filiales de RATP Dev qui ont mis en place des mesures d'adaptation au changement climatique, de gestion des déchets et de lutte contre la pollution. Sont ainsi inclus les revenus des activités de métro, RER, tramway et de bus électriques équipés de pneumatiques conformes aux exigences[10], soit 216 bus.

L'activité 6.15 d'infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics alignée correspond aux infrastructures de centres bus, aux gares et stations ferroviaires, aux voies ferrées électrifiées servant l'exploitation des modes métro, RER et tramway, en excluant la part des infrastructures pour lesquelles le critère DNSH économie circulaire n'est pas respecté du fait du manque de traçabilité, à ce stade, de la valorisation des déchets issus des chantiers.

L'activité 7.7 d'exploitation de la propriété de l'immobilier alignée correspond aux activités des bâtiments qui respectent les performances énergétiques exigées par la réglementation, soit 14 bâtiments opérés par RATP Real Estate, filiale de RATP Solutions Ville, pour le compte de l'Epic. Les avancées du Groupe en 2023 sur la thématique de l'adaptation de son patrimoine aux conséquences du changement climatique ont permis de satisfaire le DNSH adaptation de ses activités immobilières.

Les activités 6.1 d'exploitation de transports ferroviaires interurbains de voyageurs et 6.3 d'exploitation de transports urbains et suburbains et de transports routiers de voyageurs de RATP Cap Île-de-France et de 21 filiales de RATP Dev n'ont pas pu être considérées comme alignées en raison, au cas par cas, de l'absence d'identification des risques climatiques physiques et de solutions d'adaptation pour répondre au DNSH adaptation, de l'absence de remontée des données sur le caractère zéro émission du matériel roulant ou sur la bonne gestion des déchets et enfin, de l'absence de remontée de données ou du non-respect du critère d'efficience énergétique des pneumatiques pour les bus électriques. La collecte de données spécifiques à la taxonomie auprès des filiales

10. Exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée disponible sur le marché et au coefficient de résistance au roulement dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées disponibles sur le marché, conformément à la version française de la FAQ de décembre 2022.

opérationnelles de RATP Dev avait été identifiée en 2022 comme un axe d'amélioration. Un outil de reporting extra-financier est en cours de déploiement pour répondre notamment à ce besoin. Ses effets seront pleinement visibles lors des exercices à venir. De même, un plan d'adaptation au changement climatique est en cours de construction par RATP Cap Île-de-France; il sera décliné dans chacune de ses filiales en 2024.

INDICATEUR CAPEX

Il a été déterminé que les dépenses d'investissement du groupe RATP qui contribuent à l'atténuation du changement climatique contribuent également pour les mêmes montants à l'adaptation au changement climatique, dès lors que les critères taxonomie étaient satisfaits. À noter que les exigences pour l'éligibilité à l'adaptation sont plus fortes que pour l'atténuation : une activité est éligible à l'atténuation dès lors qu'elle est listée dans le règlement tandis qu'une activité éligible à l'adaptation doit justifier de la mise en œuvre d'un plan d'adaptation aux conséquences du changement climatique.

Ainsi, les dépenses d'investissement du groupe RATP sont éligibles à hauteur de 88 % et alignées à hauteur de 31 % à la taxonomie européenne sur l'objectif d'atténuation du changement climatique.

Les dépenses d'investissement du groupe RATP sont éligibles à la taxonomie européenne à hauteur de 85 % sur l'objectif d'adaptation au changement climatique. En revanche, compte tenu des critères exigeants retenus par la réglementation, aucune dépense d'investissement du Groupe n'est alignée au titre de cet objectif environnemental pour cette première année de publication.

Répartition des dépenses d'investissement du Groupe

	Objectif d'atténuation du changement climatique				Objectif d'adaptation au changement climatique			
	Part des Capex éligibles		Part des Capex alignés		Part des Capex éligibles		Part des Capex alignés	
Activités du groupe RATP	Montant(1)	%	Montant (1)	%	Montant(1)	%	Montant (1)	%
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	905	39 %	717	31 %	851	37 %	—	—
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	1 119	48 %	2,8	0,1 %	1 119	48 %	—	—
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	15	0,7 %	1,2	<1 %	15	0,7 %	—	—
TOTAL	**2 039**	**88 %**	**722**	**31 %**	**1 985**	**85 %**	—	—
DONNEES N-1(2)	**1 867**	**83 %**	**695**	**31 %**	**NA**	**NA**	**NA**	**NA**

(1) En millions d'euros
(2) Les données N-1 ne sont pas comparables aux données 2023, l'amélioration de la méthodologie utilisée pour la construction du chiffre d'affaires ayant entrainé un effet négatif sur son éligibilité et son alignement (cf paragraphe "variations par rapport à l'exercice précédent", p.106).

Part des Capex issue d'activités économiques éligibles et/ou alignées à la taxonomie par objectif environnemental en 2023

	Part des Capex / total des Capex	
Objectif environnemental	Éligible	Alignée
CCM	88 %	31 %
CCA	85 %	0 %
WTR	0 %*	0 %*
CE	0 %*	0 %*
PPC	0 %*	0 %*
BIO	0 %*	0 %*

CCM : atténuation du changement climatique; CCA : adaptation au changement climatique; WTR : eau; CE : économie circulaire; PPC : pollution; BIO : biodiversité

* Les activités du groupe RATP ne sont pas éligibles au titre des objectifs environnementaux sur l'eau, la pollution et la biodiversité. Aucune activité du Groupe ne réalise de Capex suffisamment significatif pour établir un reporting spécifique sur l'économie circulaire.

L'activité 6.3 d'exploitation de transports urbains et suburbains et de transports routiers de voyageurs alignée correspond aux dépenses d'investissement des modes de transport à émissions nulles à l'échappement opérés par l'Epic et RATP Dev, c'est-à-dire le métro, le RER, le tramway ainsi que les bus électriques équipés de pneumatiques conformes aux exigences, soit 177 bus acquis en 2023.

À noter que les flux d'investissement associés aux biens de reprise et de retour, que la norme IFRIC 12 impose de classer en actifs financiers ou incorporels, et qui devraient être exclus du calcul du ratio Capex, n'ont pas pu être retraités cette année. Ils représentent environ 46 % des flux d'investissement de l'Epic.

L'activité 6.15, relative à la gestion d'infrastructures de transport ferroviaire et de centres bus, n'a majoritairement pas pu être qualifiée d'alignée en raison de l'absence de traçabilité de la valorisation des déchets de chantiers de construction et de démolition, bien que respectant en totalité la contribution substantielle ainsi que les autres critères DNSH. Une feuille de route spécifique à la mesure des déchets de chantier et à leur valorisation a été lancée en 2023. Ainsi pour valoriser cette démarche et enclencher le process de reporting, les flux financiers correspondant à deux projets pilotes dont les déchets ont été valorisés à plus de 70 % ont été intégrés au calcul des Capex alignés. Il s'agit des chantiers du centre bus de Pleyel et de renouvellement de voies et ballast du RER ligne A tronçon central. Le déploiement des actions pensées pour mesurer la valorisation des déchets de chaque nouveau chantier du Groupe sera effectif en 2024 et produira des effets visibles lors des phases travaux des nouveaux projets d'investissement.

Grâce au respect du DNSH Adaptation en 2023, l'activité 7.7 d'exploitation de la propriété de l'immobilier alignée correspond aux investissements réalisés en 2023 sur les 14 bâtiments dont les performances énergétiques sont conformes aux exigences de la taxonomie.

L'absence d'alignement des activités 6.1 et 6.3 des filiales de RATP Dev et de RATP Cap Île-de-France découle des raisons explicitées dans la présentation du chiffre d'affaires.

INDICATEUR OPEX

Le ratio des dépenses d'exploitation, qui correspond au ratio entre les comptes d'Opex retenus par la taxonomie au numérateur et les Opex consolidés Groupe au dénominateur, est égal à 7,6% sur l'exercice fiscal 2023, en deçà du seuil de matérialité de 10% retenu. En effet, la définition des Opex taxonomie se restreint aux dépenses de R&D, aux dépenses d'entretien et maintenance des installations, aux locations court-terme et aux contrats de sous-traitance. Les frais de personnel sont ainsi exclus de son calcul. La part des Opex au sens taxonomie est donc non significative comparée aux Opex totaux du Groupe qui s'élèvent à 7,2 milliards d'euros. Dans ces conditions, la dérogation relative à l'exemption de publication du ratio des Opex est applicable en 2023.

La RATP présente ci-après le tableau règlementaire obligatoire sur les Opex qui requiert un chiffrage à 0 du numérateur Opex, non calculé pour cause d'exemption.

Part des Opex issue d'activités économiques éligibles et/ou alignées à la taxonomie par objectif environnemental en 2023

	Part des Opex / total des Opex	
Objectif environnemental	Éligible	Alignée
CCM	0%	0%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

CCM : atténuation du changement climatique; CCA : adaptation au changement climatique; WTR : eau; CE : économie circulaire; PPC : pollution; BIO : biodiversité

VARIATIONS PAR RAPPORT À L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Variation du périmètre de reporting

Au regard du périmètre taxonomie 2022 restreint par rapport à celui de la consolidation financière, et dans une démarche de transformation durable de l'ensemble de ses métiers, le Groupe a décidé d'étendre le périmètre taxonomie de 2023. L'analyse de l'alignement s'est ainsi portée sur l'Epic, les 30 filiales de RATP Dev entrant dans le périmètre de reporting de la DPEF, RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Ville. L'analyse de l'éligibilité intègre en plus les 54 filiales françaises de RATP Dev.

Affinements méthodologiques pour une vision plus précise des activités

Les données d'éligibilité et d'alignement 2023 ne sont pas comparables à celles publiées en 2022. L'amélioration de la précision de la méthodologie utilisée pour le reporting 2023 a permis de gagner en justesse au niveau du découpage des activités taxonomie: l'activité 6.15 a ainsi été augmentée en 2023 des infrastructures du tramway et de la maitrise d'ouvrage projet. Ces évolutions de classification ont eu un impact net négatif sur l'éligibilité et l'alignement du chiffre d'affaires et des Capex, toutes choses égales par ailleurs:

— la construction des ratios taxonomie est désormais établie sur la base des comptes réalisés et non plus sur le budget. Cette vision plus précise a été permise par l'introduction en 2023 d'un nouveau modèle de reporting financier, avec une présentation du compte de résultat par destination. On peut noter notamment une structure du chiffre d'affaires 2023 différente de celle du budget, qui réduit la quote-part de chiffre d'affaires éligible;
— l'allocation plus fine des revenus des prestataires industriels (maintenance des matériels roulants, des équipements en gares et stations, maîtrise d'ouvrage des projets) aux activités taxonomie du transport et des infrastructures affecte l'éligibilité et l'alignement du chiffre d'affaires. La sur-représentation de l'activité des transports en 2022, bénéficiant d'un meilleur alignement que celles des infrastructures, a ainsi été corrigée en 2023;
— la ventilation en 2023 de l'activité Tramway dans les deux sections taxonomie transports et infrastructures a également pesé sur l'alignement des Capex, l'activité ayant été allouée dans son intégralité à la section taxonomie du transport en 2022, dont l'alignement était plus élevé que celui des infrastructures;
— l'intégration des revenus et dépenses d'investissement liés aux outils numériques permettant d'accroître l'efficacité de l'offre de transport a eu un effet positif sur l'éligibilité et l'alignement du chiffre d'affaires et des Capex 2023.

Par ailleurs, bien que l'impact soit faible sur les ratios d'alignement, plusieurs modifications sont intervenues dans l'analyse de l'alignement entre les exercices 2022 et 2023 :

— il a été convenu en 2023 d'analyser les mesures d'adaptation mises en place au niveau de chaque filiale opérationnelle de RATP Dev et non plus au niveau de la maison mère RATP Dev, ce qui a conduit d'une part à identifier 16 filiales satisfaisant le DNSH Adaptation et d'autre part à inscrire cette réflexion dans les plans de continuité d'activité des filiales moins matures sur cette thématique;
— le déploiement d'une démarche Groupe pour suivre les déchets de chantier et mesurer leur valorisation intègre une phase d'expérimentation sur deux projets pilote satisfaisant le DNSH Économie circulaire. Les flux associés aux deux chantiers du centre bus Pleyel et du renouvellement des voies et ballast du RER Ligne A tronçon central, ont ainsi été inclus dans les Capex alignés de la section 6.15 relative aux infrastructures. Cette initiative est amenée à être élargie à d'autres projets lors des prochains reportings;
— conformément aux précisions apportées par la Commission européenne dans la FAQ de décembre 2022 relative à l'alignement des bus électriques, les pneumatiques satisfaisant le DNSH Pollution doivent appartenir à la classe d'efficacité énergétique la plus élevée disponible sur le marché en matière de bruit de roulement externe et aux deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées disponibles sur le marché en termes de résistance au roulement. Cette lecture des textes fait apparaitre la notion de comparabilité qui n'avait pas été prise en compte en 2022. Ainsi, toutes les références des pneumatiques des bus électriques opérés par l'Epic sont conformes aux critères retenus par la réglementation, à l'exception des pneus rechapés qui sont exclus de l'analyse taxonomie. Bien que le recyclage des pneus contribue à la préservation des ressources et que la réglementation pousse les entreprises à adopter des pratiques de circularité, les pneumatiques sont traités par la taxonomie uniquement sous l'angle de la pollution. Ainsi la totalité des bus électriques opérés par la RATP est alignée jusqu'à l'intégration en seconde monte de pneus rechapés, comme le préconise le code de la commande publique dans une démarche vertueuse d'économie circulaire à laquelle adhère et se réfère la RATP;
— pour être conformes aux exigences de la réglementation, les véhicules thermiques respectant la dernière phase E de la norme EURO VI, acceptés de manière transitoire jusqu'en 2026 dans l'analyse de l'alignement, ne sont plus pris en compte dès 2023.

Pour rappel, le groupe RATP a décidé d'utiliser l'exemption de publication des Opex pour cause de non-matérialité, cet indicateur taxonomie n'étant pas considéré comme pertinent pour le pilotage de la performance extra-financière du Groupe.

À noter que les activités liées aux infrastructures ferroviaires comprises en 2021 et 2022 dans la section 6.14 ont été reclassées dans la section 6.15 pour répondre au mieux à la définition des sections taxonomie. Après analyse plus approfondie des descriptions des activités, la section 6.14 apparaît destinée aux infrastructures des activités interurbaines (régionale ou nationale) quand la section 6.15 apparaît dédiée au transport public urbain et suburbain. L'impact sur les résultats et l'analyse d'alignement est faible au regard d'une forte similitude des critères.

Analyse des activités au regard des autres objectifs environnementaux : adaptation au changement climatique et économie circulaire

— Éligibilité et alignement des activités au titre de l'adaptation au changement climatique

L'analyse de l'éligibilité au titre de l'adaptation au changement climatique est limitée aux activités éligibles à l'atténuation du changement climatique qui ont formalisé un plan d'adaptation, comme requis par la réglementation. Seul le ratio des Capex est à considérer pour cet objectif environnemental.

En raison du critère de contribution substantielle exigeant non atteint (déploiement d'un plan d'adaptation au niveau du Groupe), aucune activité n'a été identifiée comme alignée à l'adaptation au changement climatique pour l'exercice actuel. Pour autant, la RATP a approfondi en 2023 ses travaux sur la résilience de son patrimoine (infrastructures, gares, stations et bâtiments) aux conséquences du changement climatique. La formalisation et le déploiement futur d'un plan d'adaptation de son patrimoine lui permettront de se conformer aux recommandations de la taxonomie.

— Économie circulaire

La préservation des ressources représente l'un des piliers de la stratégie RSE du groupe RATP qui met en œuvre des initiatives dans chacun de ses métiers. Cependant les activités de transport et d'immobilier du Groupe ne sont pas décrites dans l'annexe relative à l'économie circulaire du règlement taxonomie. Seules sont éligibles les activités de services. L'unité de gestion et de valorisation des déchets de la RATP contribue activement au réemploi et à la réutilisation des ressources grâce à la mise en relation des parties prenantes internes et externes. Cependant cette activité ne génère pas de chiffre d'affaires ou d'investissement suffisamment significatifs pour réaliser une publication de ratios financiers distincte au titre de cet objectif environnemental.

Intérêt de l'analyse Taxonomie pour le groupe RATP

LIEN AVEC LA STRATÉGIE RSE DU GROUPE RATP

En choisissant de se conformer de manière volontaire au reporting sur l'alignement de ses activités à la taxonomie, le groupe RATP marque sa volonté de publier en toute transparence un état des lieux de la durabilité de ses activités. Acteur de la transition écologique pour des villes durables et pour une économie neutre en carbone, le groupe RATP réaffirme notamment à travers sa stratégie RSE sa pleine mobilisation en faveur de l'atténuation du changement climatique et de la préservation des ressources. Les engagements climat du Groupe ont ainsi été validés en 2022 par la SBTi. Cette approche taxonomie permet également au Groupe de valoriser ses activités et projets dans le cadre de financements « verts » actuels et futurs. Le groupe RATP a émis deux obligations vertes en 2017 et 2019 afin de financer des renouvellements de matériels roulants (métro, bus, RER), l'automatisation d'une ligne de métro ou encore la restructuration d'un atelier de maintenance inscrit dans un programme de transformation urbaine et de création de logements sociaux.

Au-delà de se conformer à la réglementation, le Groupe a l'ambition de s'approprier les fondamentaux de la finance verte européenne pour transformer durablement l'entreprise et considère les critères définis par la Commission européenne comme des outils supplémentaires au service du pilotage de sa performance globale. L'année 2023 a ainsi été marquée par des avancées notables sur deux enjeux clés de la taxonomie : l'adaptation au changement climatique, avec des réflexions poussées sur la résilience des infrastructures du Groupe aux conséquences du réchauffement climatique, et l'économie circulaire, avec la mise en place d'une feuille de route sur la mesure et la traçabilité des déchets de chantiers.

Afin de déployer une démarche environnementale dans l'ensemble de ses opérations et inscrire le Groupe dans une trajectoire efficiente de décarbonation, la RATP cherche à améliorer de façon continue son reporting taxonomie. Cela s'est manifesté en 2023 par l'élargissement du périmètre d'alignement en intégrant les deux filiales du groupe RATP Solutions Ville et RATP Cap Île-de-France. Au service de la transition écologique des villes et des territoires, RATP Solutions Ville est une filiale agile et innovante dont les initiatives environnementales et sociales renforcent le positionnement du Groupe comme acteur de référence de la ville durable. Fort du savoir-faire et de l'excellence opérationnelle de la RATP, RATP Cap Île-de-France est amenée à croître et devenir l'opérateur incontournable des transports publics urbains de la région.

PERSPECTIVES

Après deux exercices d'analyse de l'alignement de ses activités, le Groupe a tiré des enseignements stratégiques, initié de nouveaux plans d'action et mis en exergue des axes de progrès pour améliorer l'intégration des enjeux environnementaux majeurs au sein de ses métiers.

1) L'adaptation au changement climatique représente un enjeu essentiel mis en évidence notamment par la taxonomie. Nous nous attelons à renforcer notre plan existant avec des actions à venir sur l'ensemble de nos infrastructures pour les rendre résilientes aux conséquences du changement climatique. Un plan d'adaptation d'envergure est ainsi à l'étude sur notre patrimoine afin de diminuer notamment notre exposition et notre vulnérabilité face aux conséquences du changement climatique. Il repose sur un travail de recherche pointu, élaboré en partenariat avec l'École des Ponts et Chaussées, cartographiant les risques climatiques physiques auquel le patrimoine de la RATP est exposé. Nous travaillons par ailleurs à améliorer nos pratiques et formaliser au niveau de chaque business unit et filiale un plan d'adaptation rigoureux et cohérent avec la stratégie climatique du Groupe.
2) La préservation des ressources grâce à l'économie circulaire et l'écoconception fait partie intégrante des orientations stratégiques du Groupe et correspond à un axe majeur de notre politique RSE. Une démarche Groupe sur la gestion des déchets de chantiers a été mise en œuvre en 2023 afin d'améliorer la mesure systématique de valorisation des déchets de chantiers de la RATP. La phase d'expérimentation actuelle a confirmé la nécessité de s'outiller et de développer un parcours de for-

mation des collaborateurs à l'économie circulaire. La création d'une plateforme de réemploi des ressources de la RATP est aussi à l'étude, ce qui permettra d'augmenter et faciliter les échanges entre les parties prenantes. Le déploiement de cette feuille de route permettra d'être opérationnel au cours de l'année 2024 afin de s'assurer que 70 % des déchets de construction et de démolition soient valorisés au sein des chantiers de centres bus et d'infrastructures de transport ferroviaire.

3) L'étude de l'alignement des bus électriques a mis en exergue la considération des pneumatiques par la taxonomie sous l'unique angle de la pollution. L'analyse des classes énergétiques des pneumatiques en termes de bruit de roulement externe et de résistance au roulement est réalisée depuis 2023 au regard des comparables de marché, comme requis par la réglementation. Cette conformité à la taxonomie qui se fonde sur la base de données européenne de l'EPREL sera prise en compte dans le renouvellement des marchés des pneumatiques de la RATP. Nous resterons néanmoins vigilants à ne pas faire de choix contraires aux recommandations de nos équipes opérationnelles. Ainsi, en usage urbain, le critère de la performance kilométrique semble plus pertinent en termes d'impact environnemental que le critère de résistance au roulement retenu par la taxonomie. De même, le groupe RATP souhaiterait que les pneumatiques des bus électriques soient considérés par la taxonomie également sous le prisme de l'économie circulaire. Bien que les pneus neufs qui équipent en première monte les véhicules électriques de la RATP soient tous conformes aux critères de la taxonomie, l'exclusion de l'alignement des pneus rechapés intégrés en seconde monte apparait contradictoire avec l'enjeu essentiel de la préservation des ressources. Le groupe RATP a alerté la Commission européenne sur cette problématique et suggéré de faire évoluer ce critère d'éligibilité. Dans une démarche vertueuse d'économie circulaire et pour répondre également au code de la commande publique qui lui préconise d'utiliser 50 % de pneus recyclés, la RATP continuera d'intégrer des pneus rechapés en seconde monte. Hors exclusion des pneus rechapés, 100 % des bus électriques de la RATP seraient alignés à la taxonomie.

4) Dans un souci d'amélioration continue de ses pratiques, le groupe RATP a l'ambition de faire évoluer son reporting taxonomie en élargissant graduellement son périmètre de façon à le rapprocher de celui de la consolidation financière, comme en témoigne l'intégration en 2023 de RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Ville pour l'analyse de l'alignement et les filiales françaises de RATP Dev pour l'analyse de l'éligibilité. Outre le bénéfice d'une meilleure comparabilité sectorielle, l'élargissement du périmètre permet une meilleure représentativité des activités du Groupe et une bonne compréhension de ses ratios taxonomie, dans une démarche globale transparente et vertueuse pour l'entreprise.

5) La collecte des données spécifiques à la taxonomie reste un exercice complexe pour les opérationnels qu'il convient de fluidifier. Cette réflexion est intégrée plus globalement à celle du reporting extra-financier. De même, après une amélioration en 2023 de la méthodologie utilisée dans la construction des ratios taxonomie, les efforts en 2024 seront concentrés sur son automatisation.

TABLEAU D'INDICATEURS

Orientation 1 : être un acteur majeur de la mobilité et de la ville durable

	2021	2022	2023	Cible
AXE 1.1 – OFFRIR UNE MOBILITÉ MULTIMODALE, ACCESSIBLE ET SÛRE				
Temps moyen de présence journalière du GPSR – RATP (heures-équipe/jour)	571	529	558	
Accidentalité des réseaux ferrés – RATP (nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux)	6,69	9,95	12,1	
Accidentalité du réseau bus – RATP (taux d'accidents aux 100 000 km)	5,45	5,21	6,06	
Taux de satisfaction des voyageurs – RATP (source : enquête de perception Île-de-France Mobilités)	86,5 %	86,6 %	85,9 %	
Taux de lignes de bus accessibles en Île-de-France – RATP	87 %	89 %	86 %	
Taux de gares RER accessibles en Île-de-France – RATP	100 %	100 %	100 %	
Taux du personnel en situation d'accueil dans les gares et stations formé à l'accueil des personnes en situation de handicap mental (label S3A) – RATP	86 %	85 %	83 %	
AXE 1.2 – AGIR EN FAVEUR DE LA SANTÉ ENVIRONNEMENTALE				
Taux de particules dans les stations du réseau Squales en µg/m³ – RATP (concentration moyenne des particules PM10 en µg/m³)	61	91	82	
Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibrations – RATP/RATP Solutions Ville	751	547	483	
Nombre de mesures de champs électromagnétiques réalisées dans l'année – RATP	611	565	530	
AXE 1.3 – CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE ET À LA RÉSILIENCE DES VILLES FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE				
Nombre de logements construits (en cumul) – RATP/RATP Solutions Ville	1 391	1 679	1 987	2 000 d'ici à 2024

	2021	2022	2023	Cible
Nombre de logements sociaux construits (en cumul) – RATP/RATP Solutions Ville	1 494	1 782	2 090	1 000 d'ici à 2024
Nombre d'hectares végétalisés – RATP/RATP Solutions Ville	2,55	2,55	3,14	4 d'ici à 2024 dont 1,3 en agriculture urbaine

Orientation 2 : accélérer la transition écologique de nos activités

	2021	2022	2023	Cible
AXE 2.1 – CONTRIBUER À L'ATTEINTE DE LA NEUTRALITÉ CARBONE				
Réduction des émissions de GES par voyageur-kilomètre par rapport à 2015 – RATP	20 %	- 21 %	-27 %	– 50 % d'ici à 2025
Émissions totales de GES associées aux consommations d'énergie RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes de CO_2 équivalent)	590 350	680 373	678 657	
Émissions de GES de la traction RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes de CO_2 équivalent)	495 658	565 881	579 686	
Émissions de GES des bâtiments et des véhicules auxiliaires RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes de CO_2 équivalent)	94 692	114 492	98 971	
AXE 2.2 – PRÉSERVER LES RESSOURCES ET LA BIODIVERSITÉ				
Nombre de mises en demeure ICPE – RATP/RATP Dev	1	1	1	
Consommation totale d'énergie (en GWh) – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	3 061	3 359	3 570	
Dont consommation d'énergie pour la traction (tous modes confondus) – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en GWh)	2 362	2 643	2 893	
Part de la consommation d'énergie pour la traction ferroviaire – RATP	38 %	41 %	40 %	
Part de la consommation d'énergie pour la traction bus – RATP	36 %	34 %	36 %	
Part de la consommation d'énergie des bâtiments et véhicules auxiliaires – RATP	26 %	25 %	24 %	
Consommation totale d'eau – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en m^3)	1 162 423	1 214 497	1 201 405	
Quantité totale de déchets – RATP/RATP Solutions Ville (en tonnes)	30 795	32 980	29 982	
Quantité totale de déchets – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes)	32 956	35 119	35 474	
Dont déchets dangereux (hors chantier) – RATP/RATP Solutions Ville (en tonnes)	4 734	4 623	4 718	
Dont déchets dangereux (hors chantier) – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes)	5 696	5 352	8 539	
Dont déchets non dangereux (hors chantier) – RATP/RATP Solutions Ville (en tonnes)	26 061	28 357	25 264	
Dont déchets non dangereux (hors chantier) – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes)	27 260	29 772	26 893	
Quantité totale de déchets valorisés – RATP/RATP Solutions Ville (en tonnes)	30 663	32 900	29 805	
Dont quantité de déchets valorisés pour le réemploi (en tonnes)	3 681	3 429	2 995	
Dont quantité de déchets valorisés pour la valorisation matière (en tonnes)	20 738	24 321	22 893	
Dont quantité de déchets valorisés pour la valorisation énergétique (en tonnes)	5 966	4 912	3 807	
Dont quantité de déchets valorisés pour la valorisation organique (en tonnes)	278	238	323	
Dont quantité de déchets valorisés selon d'autres modes de valorisation (en tonnes)	132	80	178	
Quantité de ballast (hors chantier) – RATP (en tonnes)	6 537	10 521	5 199	
AXE 2.3 – DÉPLOYER L'ÉCOCONCEPTION DANS TOUTES NOS ACTIVITÉS				
Nombre de sites industriels certifiés ISO 14001 – RATP/RATP Dev	101	216	214	
Taux de sites industriels certifiés ISO 14001 – RATP	100 %	100 %	100 %	100 %

Orientation 3 : affirmer notre responsabilité sociale et sociétale

	2021	2022	2023	Cible
AXE 3.1 – PRÉVENIR LES RISQUES PROFESSIONNELS ET FAVORISER UN MANAGEMENT STIMULANT L'ENGAGEMENT DES SALARIÉS				
Effectif total – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	—	65 420	64 533	
Taux de turnover – RATP	4,38 %	6,80 %	9,91 %	
Nombre d'embauches – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	—	8 317	9 998	
Nombre de départs RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	—	8 118	7 695	
Nombre de contrats en alternance – RATP/RATP Solutions Ville	—	945	1 111	
Taux de promotion au regard de la catégorie de départ – RATP	11 %	9 %	10 %	
Taux de mobilité – RATP	8 %	11 %	11,4 %	
Taux de mobilité opérateurs – RATP	5 %	11 %	11,1 %	
Taux de mobilité encadrement – RATP	14 %	13 %	12,1 %	
Progression moyenne des salaires – RATP	2,10 %	5,20 %	5,70 %	
Nombre total d'heures de formation – RATP	1 662 748	1 538 573	2 324 180	
Nombre total d'heures de formation – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	—	1 856 448	2 684 019	
Taux de féminisation dans l'effectif total – RATP Dev	16,5 %	14,7 %	17,3 %	
Taux de féminisation dans l'effectif total – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	—	19,4 %	20,1 %	
Taux de féminisation de l'encadrement – RATP	29 %	28,8 %	28,9 %	
Taux de féminisation de l'encadrement – Cadre de direction RATP Dev	34,2 %	29,7 %	36,1 %	
Taux de féminisation du recrutement – RATP	28,1 %	24,5 %	19,3 %	
Nombre de salariés déclarés en situation de handicap – RATP/RATP Dev	2 030	2 183	2 337	
Taux de conflictualité – RATP (nombre de jours d'absence pour grève/effectif moyen)	0,70	2,34	3,22	
Taux d'absentéisme maladie – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	—	19,31	17,32	
Nombre d'accidents du travail – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	—	2 793	2 298	
Nombre de salariés en instance de reclassement suite à décision d'inaptitude définitive – RATP	129	175	230	
Taux de fréquence des accidents du travail – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	—	28,6	27,8	
Taux de gravité des accidents du travail – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	—	3,4	3,7	
AXE 3.2 – CONTRIBUER À LA VITALITÉ ÉCONOMIQUE ET À LA SOLIDARITÉ DANS LES TERRITOIRES				
Montant des achats solidaires – RATP (en millions d'euros)	2,7	3,5	4,0	
Nombre d'heures d'insertion réalisées – RATP	482 500	362 500	320 000	
Nombre de bénéficiaires (des heures d'insertion) – RATP	850	585	468	
Part du montant des dépenses de l'entreprise représentée par les PME – RATP	16 %	15 %	17 %	
Nombre de bénéficiaires des Ateliers mobilité® – RATP	2 194	2 402	NA*	
Nombre moyen de personnes sans abri sur le réseau lors de la fermeture des stations – RATP	146	138	149	
Nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets de la Fondation groupe RATP	210 000	209 000	209 651	
Nombre de projets soutenus par la Fondation groupe RATP	81	79	49	
AXE 3.3 – S'ASSURER DE LA LOYAUTÉ DES PRATIQUES DANS NOTRE CHAÎNE DE VALEUR				
Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année – RATP	38	1	0	
Nombre total d'audits depuis 2000 – RATP	162	163	163	
Nombre total de sites audités refusés depuis 2000 – RATP	10	10	10	
Nombre d'alertes – RATP	30	43	52	
Nombre de notifications adressées à la Cnil en cas de violations de données à caractère personnel – RATP/RATP Solutions Ville/RATP Habitat/RATP Travel Retail/RATP Connect	1	1	4	

* En 2023, les Ateliers mobilité® ont été temporairement suspendus pour réorganiser leur pilotage dans le contexte de transformation du groupe RATP, et seront redéployés en 2024.

NOTE MÉTHODOLOGIQUE RELATIVE AU REPORTING EXTRA-FINANCIER – EXERCICE 2023

Cadre général

Le groupe RATP applique la directive européenne et son décret d'application du 9 août 2017 relatif à l'obligation pour les grandes entreprises d'établir une DPEF.

Les textes de référence sont :
— la directive européenne du 22 octobre 2014 et les lignes directrices sur l'information non financière;
— l'ordonnance du 19 juillet 2017;
— le décret d'application du 9 août 2017;
— la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015;
— la loi n° 2018-938 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous;
— la loi n° 2018-898 du 23 octobre 2018 relative à la lutte contre la fraude.

Sans objet avec les activités du Groupe, les thématiques suivantes n'ont pas été traitées :
— la lutte contre la précarité alimentaire;
— les engagements sociétaux en faveur de la lutte contre le gaspillage alimentaire;
— les actions visant à promouvoir le lien Nation-armée et à soutenir l'engagement dans les réserves;
— le respect du bien-être animal et d'une alimentation responsable, équitable et durable;
— les actions visant à promouvoir la pratique d'activités physiques et sportives.

Les risques extra-financiers

Conformément aux exigences réglementaires du décret d'application n° 2017-1180 du 19 juillet 2017, le Groupe a évalué ses principaux risques et opportunités environnementaux, sociaux ou liés aux droits de l'homme et à la lutte contre la corruption. L'analyse a été réalisée en trois étapes structurantes :
1) définition de l'univers des risques extra-financiers du Groupe. Il a été construit grâce à des éléments de l'univers des risques du Groupe, une recherche bibliographique sectorielle, ainsi que des référentiels reconnus tels MSCI et SASB;
1) cotation de chaque risque et opportunité RSE par les experts du sujet. L'échelle de cotation a été construite par la délégation générale à l'audit, risques et contrôle interne du Groupe selon une méthodologie identique à celle utilisée pour l'élaboration de la cartographie du Groupe. Les risques ont été évalués en termes de gravité d'impact, d'occurrence et de niveau de maîtrise;
1) hiérarchisation des risques et opportunités RSE. Les évaluations de gravité et de maîtrise ont permis de hiérarchiser et d'identifier les thèmes prioritaires pour le Groupe, validés en comité de pilotage de performance extra-financière.

Ces trois étapes correspondent au processus de risk management de la délégation générale à l'audit, risques et contrôle interne. La cartographie est déjà intégrée dans l'univers des risques du Groupe.

Modèle d'affaires

Le modèle économique est axé sur les trois principaux domaines d'activité du Groupe : « mobilités », « services urbains » et « gestion des infrastructures ». Les activités « sûreté » et « autres services » sont également décrites.

PÉRIMÈTRE DE REPORTING EXTRA-FINANCIER

Depuis 2022, le périmètre de reporting intègre RATP Solutions Ville, filiale du groupe RATP créée au 1er janvier 2022, comprenant notamment RATP Real Estate (cf. organigramme du Groupe, page 14). Les données de RATP Real Estate, devenue filiale de rang 2 pour le Groupe, sont ainsi consolidées au niveau de RATP Solutions Ville pour les indicateurs présentés dans ce rapport, à chaque fois que cela est possible. Cependant, certaines informations quantitatives et qualitatives, lorsqu'elles sont propres à l'activité de RATP Real Estate, demeurent en visibilité au sein du rapport.

Ce périmètre de reporting permet de couvrir 90,4 % du chiffre d'affaires consolidé au 31 décembre 2023. Le périmètre exact est précisé pour chaque indicateur. Il varie selon les indicateurs. À l'exception de certains indicateurs, le périmètre global du reporting extra-financier se compose comme suit pour :
— la partie qualitative : RATP (Epic), RATP Dev, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems;
— la partie quantitative : RATP (Epic), 30 filiales de RATP Dev et RATP Solutions Ville.

Certains indicateurs ont des périmètres spécifiques tels que :
— le nombre de logements construits y compris les logements sociaux : il concerne uniquement RATP, RATP Real Estate et RATP Habitat;
— le nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets, et nombre de projets soutenus de la Fondation : il concerne l'ensemble du groupe RATP (RATP Group), c'est-à-dire la RATP et toutes ses filiales;
— le nombre de notifications adressées à la Cnil en cas de violations de données à caractère personnel : il concerne la RATP ainsi que les filiales RATP Solutions Ville, RATP Habitat, RATP Travel Retail et RATP Connect.

Les tableaux ou graphiques présentant les indicateurs incluent un historique de donnée sur deux ans, en complément de la donnée du dernier exercice.

CALENDRIER DE REPORTING

Afin d'intégrer le reporting extra-financier (RSE) au rapport financier de l'entreprise, le calendrier du reporting RSE s'est rapproché du calendrier du reporting financier : il couvre l'exercice civil et fiscal 2023. Les informations extra-financières sont reportées sur l'année calendaire pleine, soit la période du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2023 (douze mois).

ORGANISATION

Un protocole unique de reporting définit les indicateurs et les modalités de collecte. Il est partagé et appliqué pour une collecte harmonisée, cohérente et précise des indicateurs. Le processus de collecte des indicateurs repose sur plusieurs niveaux en fonction des entités concernées. La consolidation finale des informations chiffrées du Groupe est effectuée par la direction stratégie et ville durable. Les informations qualitatives sont quant à elles remontées sur la base d'entretiens ou de questionnaires.

La collecte de données est différente selon la structure concernée. Elle est effectuée à partir des outils existants et à partir des systèmes d'information dédiés pour les ressources humaines, les achats, la consommation d'eau et d'énergie, la sûreté, etc.

SPÉCIFICITÉS ET LIMITES MÉTHODOLOGIQUES

La DPEF présente des limites méthodologiques pour plusieurs raisons : l'absence d'harmonisation des définitions et des législations nationales et internationales, des marges d'imprécision relatives au calcul des données sur une année calendaire (alors que les factures ou données arrivent plus tardivement), etc.

Les ressources humaines

— Dans le « nombre de départs » (indicateur « Embauches et sorties »), toutes les ruptures de période d'essai sont comptabilisées, qu'elles soient à l'initiative de l'employé ou de l'employeur.
— Dans l'absentéisme, les absences autorisées ne sont pas prises en compte en ce qui concerne la RATP.
— La méthode de calcul du taux d'absentéisme pour maladie a été harmonisée entre RATP Dev et la RATP dans le cadre de l'exercice DPEF 2023. Par conséquent le taux d'absentéisme pour maladie en 2022 a été corrigé à 12,66 % pour RATP Dev et à 19,31 % pour le périmètre RATP, RATP Solutions Ville et RATP Dev.
— Les contrats aidés et les médecins sont exclus de l'effectif total mais sont pris en compte pour l'accidentologie, les formations, le handicap, les embauches et les départs.
— Un écart constant de l'ordre de 2 % à 3 % est constaté chaque année pour l'indicateur « Accidents du travail » entre les données à date d'arrêté de l'indicateur et les données consolidées. Il est dû aux délais réglementaires pour instruction par les caisses, de recours pour les salariés et de déclaration d'un accident du travail.
— Le nombre d'heures de formation de la RATP est calculé en prenant en compte les formations réalisées dans le cadre du plan de formation.
— Le taux de turnover est calculé sur la base des entrées et sorties de l'année N hors contrats aidés et médecins.
— Concernant le handicap, il est à noter que les filiales RATP Dev situées aux États-Unis (dont RATP Dev NA Bus) ne reportent pas ces données en raison des contraintes réglementaires locales et sont exclues du périmètre de reporting.
— Les données de 2022 concernant le nombre total de salariés en situation de handicap au sein de l'entreprise ont été corrigées en raison d'une non-exhaustivité des données. En effet l'indicateur n'incluait pas les données relatives à RATP Dev. Après ajustement pour inclure les 268 salariés en situation de handicap de RATP Dev, le nombre total de salariés en situation de handicap consolidé pour RATP et RATP Dev en 2022 a été ajusté à 2 183.

L'environnement

— Les informations environnementales calculées sur la base de relevés de compteurs ou de factures n'incluent pas les données non disponibles à la date d'édition du rapport de gestion. Les informations manquantes sont en grande partie estimées dans les données présentes (indicateur de consommation d'eau, d'énergie et d'émission de GES).
— L'indicateur « Réduction de la consommation d'énergie par voyageur-kilomètre par rapport à 2015 » est sorti du périmètre de reporting depuis 2021.
— L'indicateur « Réduction des émissions de GES par voyageur-kilomètre par rapport à 2015 » a été recalculé pour les années 2015 à 2022 à la suite de la modification de la méthode de calcul du facteur d'émission de l'électricité pour les transports en 2021 et la mise à jour du facteur d'émission du réseau froid en 2022, dans la base carbone de l'Ademe. Il s'agit des émissions de GES toutes consommations d'énergies comprises (traction, maintenance, véhicules, exploitation, éclairage, etc.).
— Le périmètre de consolidation des indicateurs « Déchets » concerne aujourd'hui les sites tertiaires et industriels du périmètre Epic et RATP Real Estate (RRE) et ne couvre pas les déchets de chantier et les déchets voyageurs. Depuis l'exercice 2020, le démantèlement des bus est intégré au suivi des déchets.
— En ce qui concerne l'indicateur sur la qualité de l'air « Taux de particules dans les trois stations du réseau Squales », il est à noter la fermeture de la gare d'Auber en 2019 et 2020 pour rénovation. Ces variations du périmètre des mesures ont impacté la donnée. Fin 2021, le réseau de surveillance a été renforcé avec deux nouvelles gares, situées à Châtelet – Les Halles et Nation sur la ligne A du RER, portant désormais à cinq le nombre de gares et stations surveillées.
— En ce qui concerne l'indicateur « Nombre de mesures de champs électromagnétiques réalisées dans l'année » : le calcul de l'indicateur est basé sur l'édition des rapports d'essai auxquels correspondent des numéros d'affaire.
— L'indicateur « nombre d'hectares végétalisés » ne prend en compte que les surfaces des projets livrés, et uniquement les projets réalisés pour l'Epic. Les projets réalisés par RATP Real Estate pour des clients externes au Groupe ne sont pas inclus à ce jour. Une réflexion est en cours pour élargir le périmètre de l'indicateur à l'ensemble des actions de végétalisation menées dans le cadre des projets immobiliers du Groupe.

L'accessibilité

En ce qui concerne l'indicateur « Taux du personnel en situation d'accueil dans les gares et stations formé à l'accueil des personnes en situation de handicap mental (label S3A) » : il est calculé en prenant en compte les effectifs en poste.

La sécurité ferroviaire

L'indicateur « Accidentologie des réseaux ferrés » est calculé en additionnant l'ensemble des événements d'exploitation intéressant la sécurité ferroviaire sauf les fumées mineures, les évacuations et les suicides. Les catégories d'événements suivantes sont exclues de l'indicateur : homicides, suicide ou malaise. Le funiculaire de Montmartre est exclu du périmètre.

Depuis 2019, l'indicateur d'accidentologie des réseaux ferrés cumulé métro/RER/tramway comptabilise désormais tous les incidents individuels de voyageurs « déclarés », mais uniquement ceux qui ont fait l'objet d'une intervention des services de secours. Cette évolution fait suite à une nouvelle définition des victimes actée par le STRMTG (service de l'État en charge de la réglementation et du contrôle de la sécurité des transports guidés). Cette évolution est formalisée dans la nouvelle version du guide d'application du STRMTG parue en novembre 2019 qui définit les événements à prendre en compte pour le calcul des indicateurs communiqués dans les rapports annuels de sécurité de l'exploitation au STRMTG. Dans le présent rapport, les indicateurs calculés selon cette nouvelle méthodologie ont été mis à jour pour les années 2018 et 2019 (2017 non disponible).

La sécurité routière

— L'indicateur « Accidentologie du réseau bus » est calculé en additionnant l'ensemble des événements d'exploitation intéressant la sécurité routière sauf les voyageurs malades. Les lignes de bus affrétées par la RATP sont exclues de l'indicateur.
— Les données relatives à l'évolution de l'accidentalité sur le réseau de bus pour les années 2021 et 2022 ont été corrigées en raison d'une non-exhaustivité des données. À la suite de cette correction, le taux d'accidentalité du réseau bus pour l'année 2022 est de 5,21 et de 5,45 pour l'année 2021.

Les alertes éthiques

L'indicateur « Nombre d'alertes » est calculé en additionnant le nombre total des alertes recueillies dans le dispositif RATP et des filiales, plus celles du dispositif RATP Dev. Ces signalements correspondent davantage à des situations personnelles de salariés relevant du domaine des ressources humaines que du cadre de la loi Sapin II (protection des lanceurs d'alerte).

MÉTHODOLOGIE D'APPLICATION DU RÈGLEMENT TAXONOMIE AU GROUPE RATP

Méthodologie d'analyse d'éligibilité

L'évaluation de l'éligibilité des activités du Groupe a été menée sur la base d'une analyse détaillée de l'ensemble de ses activités, menée conjointement par les directions de la performance économique et financière du Groupe (DPG) et stratégie et ville durable (SVD) au regard :

— du règlement délégué Climat du 4 juin 2021, de ses annexes et de ses amendements complétant le règlement (UE) n° 2020/852, en précisant les critères techniques permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique peut être considérée comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci;
— du règlement délégué n° 2021/2178 de la Commission européenne du 6 juillet 2021 et de ses annexes complétant le règlement (UE) n° 2020/852, en précisant la manière de calculer les KPI ainsi que les informations narratives à publier;
— des deux FAQ de la Commission européenne publiées le 19 décembre 2022 portant sur les critères de l'acte délégué climat, ainsi que sur les dispositions de l'article 8 du règlement taxonomie;
— du règlement (EU) du 27 juin 2023, complétant le règlement délégué (EU) 2020/2139 établissant la classification et les critères techniques des autres objectifs environnementaux (Eau, Économie circulaire, Pollution, Biodiversité).

Les éléments méthodologiques à partir desquels le Groupe a conduit son analyse – définitions, hypothèses et estimations – sont décrits ci-dessous. Le Groupe révisera sa méthodologie, son analyse et ses calculs selon l'évolution de la réglementation taxonomie, des activités et des critères d'examen techniques la complétant.

Les activités principales du Groupe ayant été identifiées comme éligibles au titre des objectifs de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique sont listées ci-après.

Sur la base de la mise à jour de la cartographie, chaque activité a été revue et analysée par rapport aux actes délégués des six objectifs environnementaux dans le but d'identifier la concordance des activités de RATP avec les activités référencées à date par le règlement taxonomie.

Un point d'attention a été porté sur l'analyse d'éligibilité au titre de l'adaptation, en lien avec les clarifications de la FAQ du 19/12/22 ayant précisé les critères permettant de considérer une activité comme éligible au titre de l'adaptation. En effet, seules les activités pour lesquelles il existe un plan d'adaptation peuvent être qualifiées d'éligibles au titre de l'objectif d'adaptation au changement climatique.

Codes Nace[1] (à titre indicatif)	Activité telle que décrite dans l'acte délégué et ses annexes[2]	Objectif environnemental	Définition de l'activité visée par la taxonomie	Activités du groupe RATP correspondantes
N77.39 et H49.10	6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	Atténuation Adaptation	L'achat, le financement, la location, le crédit-bail et l'exploitation de transport de voyageurs utilisant du matériel roulant ferroviaire sur les réseaux principaux, répartis sur une large zone géographique, le transport de voyageurs par chemins de fer interurbains et l'exploitation de wagons-lits ou de wagons-restaurants au titre de l'exploitation intégrée d'entreprises ferroviaires.	Exploitation de transport ferroviaire : • train
H49.31, H49.3.9, N77.39 et N77.11	6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	Atténuation Adaptation	L'achat, le financement, le crédit-bail, la location et l'exploitation de véhicules de transport urbain et suburbain de voyageurs et de transport routier de voyageurs. Pour les véhicules à moteur, l'exploitation de véhicules désignés comme appartenant à la catégorie M2 ou M3, conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 2018/858, pour la fourniture de services de transport de voyageurs. Les activités économiques relevant de la présente catégorie peuvent inclure l'exploitation de différents modes de transport terrestre, tels que l'autobus, le tramway, le trolleybus, les voies ferrées souterraines et aériennes. Elles comprennent également les lignes ville-aéroport ou ville-gare et l'exploitation de funiculaires et de téléphériques sur une partie des systèmes de transport urbain ou suburbain. Les activités économiques relevant de la présente catégorie incluent également les services de transport longue distance réguliers par autobus, les affrètements, les excursions et autres services de transport occasionnel par autocars, les navettes vers les aéroports (y compris au sein des aéroports), l'exploitation de bus scolaires et de bus pour le transport.	Exploitation de transport urbain et suburbain : • métro • bus • RER • tramway • câble
F42.11, F42.13, M71.1 et M71.20	6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	Atténuation Adaptation	La construction, la modernisation, la maintenance et l'exploitation d'infrastructures nécessaires à l'exploitation de transports routiers dont les émissions de CO_2 à l'échappement sont nulles, ainsi que des infrastructures destinées au transbordement et des infrastructures nécessaires à l'exploitation des transports urbains. La construction, la modernisation, la maintenance et l'exploitation d'autoroutes, de routes, de chaussées et d'autres voies pour véhicules et piétons, les travaux de revêtement de routes, de chaussées, d'autoroutes, de ponts ou de tunnels et la construction de pistes d'atterrissage, y compris la fourniture de services d'architecture, de services d'ingénierie, de services d'établissement de plans, de services d'inspection et de vérification de bâtiment et de services d'arpentage et de cartographie, et de services similaires, ainsi que la prestation de services d'analyses physiques, chimiques et autres de tous types de matériaux et de produits, à l'exclusion de l'installation d'appareils d'éclairage public et de signaux électriques.	Gestion d'infrastructures : • gares ferroviaires • voies ferrées • centres bus • gares routières

Codes Nace[1] (à titre indicatif)	Activité telle que décrite dans l'acte délégué et ses annexes[2]	Objectif environnemental	Définition de l'activité visée par la taxonomie	Activités du groupe RATP correspondantes
L68	7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	Atténuation Adaptation	Achat d'immobilier et exercice de la propriété de cet immobilier.	Exercice de la propriété d'immobilier : • loyers commerciaux • gestion immobilière • revenus de locations d'infrastructures • construction, rénovation, • gestion du parc immobilier (direction immobilière RATP et sous mandat de gestion RATP Real Estate) • Centrale de mobilité (RATP Solutions Ville)

(1) Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne.
(2) Acte délégué du 4 juin 2021 et ses annexes 1 et 2 relatives à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation au changement climatique.

Le Groupe a également identifié des activités connexes éligibles au titre de l'atténuation du changement climatique, de l'adaptation au changement climatique et de l'économie circulaire ne générant cependant pas de revenus sur le périmètre de consolidation financière du Groupe :

Codes Nace[1] (à titre indicatif)	Activité telle que décrite dans l'acte délégué et ses annexes[2]	Objectif environnemental	Définition de l'activité visée par la taxonomie	Activités du groupe RATP correspondantes
D35.12 et D35.13	4.9 Transport de distribution et d'électricité	Atténuation Adaptation	La construction et l'exploitation de réseaux de transport qui transportent de l'électricité sur le réseau interconnecté à très haute tension et à haute tension. La construction et l'exploitation de réseaux de distribution qui transportent l'électricité sur des réseaux de distribution à haute, à moyenne et à basse tension.	Transformation et distribution de l'énergie électrique
D35.30	4.15 Réseau de chaleur/ de froid	Atténuation Adaptation	La construction, la remise en état et l'exploitation de conduites et d'infrastructures associées en vue de la distribution de chaleur et de froid jusqu'à la sous-station ou à l'échangeur de chaleur.	Production, transport, stockage et distribution d'énergie frigorifique
	5.2 Vente de pièces détachées	Atténuation Adaptation Économie circulaire	L'activité économique n'inclut pas le remplacement de consommables tels que l'encre d'imprimante, les cartouches d'encre ou les huiles lubrifiantes pour pièces mobiles, les batteries ou l'entretien.	Vente de pièces détachées issues des activités de transport en vue du réemploi
	5.4 Ventes de biens d'occasion	Atténuation Adaptation Économie circulaire	Vente de biens d'occasion qui ont été utilisés conformément à leur usage prévu auparavant par un client (personne physique ou morale), éventuellement après réparation, remise en état ou remanufacturage.	Vente de matériel de transport en vue du réemploi
N77.11 et N77.21	6.4 Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologistique	Atténuation Adaptation	La vente, l'achat, le financement, le crédit-bail, la location et l'exploitation de dispositifs de mobilité ou de transport des personnes dont la propulsion est apportée par l'activité physique de l'usager, un moteur à émission nulle, ou la combinaison d'un moteur à émission nulle et d'une activité physique. Cela inclut la fourniture de services de transport de fret par des bicyclettes (de fret).	Exploitation de transport urbain et suburbain : • vélo
H50.30	6.7 Transports fluviaux de passagers	Atténuation Adaptation	L'achat, le financement, le crédit-bail, la location et l'exploitation de navires de transport fluvial de passagers, impliquant des navires qui ne sont pas adaptés aux transports maritimes.	Exploitation de transport : • navette maritime
F41 et F43	7.2 Rénovation de bâtiments existants	Atténuation Adaptation Économie circulaire	La construction et les travaux de génie civil ou leur préparation.	Missions de maîtrise d'œuvre (RATP Real Estate)
M71	9.3 Service spécialisés en lien avec la performance énergétique des bâtiments	Atténuation Adaptation	Services spécialisés en lien avec la performance énergétique des bâtiments.	Réalisation d'audits énergétiques (RATP Real Estate)

(1) Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne.
(2) Acte délégué du 4 juin 2021 et ses annexes 1 et 2 relatives à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation au changement climatique.

L'analyse d'éligibilité au titre de l'adaptation a reposé sur l'exercice de cartographie réalisé pour l'atténuation et sur une collecte de données auprès des filiales opérationnelles de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France pour identifier les mesures à titre individuel. À date il n'existe pas de telles mesures au niveau des holdings RATP Dev, RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Villes.

Des initiatives dédiées à la gestion et la valorisation des déchets sont présentes dans chaque métier du groupe RATP, certaines d'entre elles génèrent du chiffre d'affaires notamment grâce à l'unité V2R qui met en relation différentes parties prenantes internes et externes. Néanmoins au regard des montants peu significatifs, il a été décidé de ne pas publier de montants associés à cette activité liée à l'économie circulaire.

Méthodologie d'analyse des critères techniques d'alignement

Pour l'exercice 2023, l'analyse d'alignement s'est concentrée sur les activités principales du groupe RATP éligibles au titre des objectifs climatiques sur l'atténuation et l'adaptation, soit :

— 6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs;
— 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs;
— 6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone;
— 7.7 Acquisition et propriété de bâtiments.

Ces analyses ont été menées grâce à la mise en place d'une organisation de projet reposant sur la forte implication en interne des interlocuteurs au sein des différents établissements et filiales du Groupe.

Comme mentionné par la FAQ de l'acte délégué climat du 19 décembre 2022, les critères relatifs à la contribution substantielle à l'adaptation présentent un niveau d'ambition plus élevé que les critères DNSH énoncés à l'appendice A de l'annexe I de l'acte délégué sur le climat. En 2023, la mise en œuvre de ces solutions n'a été réalisée par aucune activité du Groupe entrainant le non-respect de la contribution substantielle des activités à l'adaptation.

ACTIVITÉ 6.3 TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS, TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique

Les critères de contribution substantielle applicables à cette activité consistent à assurer le transport urbain et suburbain de voyageurs dont les émissions de CO_2 à l'échappement sont nulles. Ainsi, les modes de transport métro, RER et tramway, opérés par l'Epic et par certaines filiales de RATP Dev intégrées au reporting DPEF et de RATP Cap Île-de-France, respectent ce critère puisque n'émettent pas de CO_2 à l'échappement. Les bus et cars électriques respectent également ce critère et sont au nombre de 677 pour l'Epic, 496 pour les filiales de RATP Dev et 5 pour les filiales de RATP Cap Île-de-France.

Pour être conforme aux exigences de la réglementation, les véhicules thermiques respectant la dernière phase E de la norme EURO VI, acceptés de manière transitoire jusqu'en 2026 dans l'analyse de l'alignement, ne sont plus pris en compte dès 2023.

DNSH

Adaptation au changement climatique

Le critère DNSH Adaptation porte sur l'identification des risques climatiques physiques importants pour l'activité, au moyen d'une évaluation rigoureuse des risques et de la vulnérabilité liés au climat, et une évaluation des solutions d'adaptation permettant de réduire le ou les risques climatiques recensés.

L'Epic a bien identifié et évalué, au moyen d'une cartographie réalisée dans le cadre du plan d'action changement climatique de RATP Infrastructures et de plusieurs notes, politiques et plans internes, les risques climatiques physiques pouvant impacter son activité d'exploitation. Ces risques comportent les vagues de chaleur, tempêtes, fortes précipitations et les inondations, et ont fait l'objet de fiches spécialisées, comportant des mesures financières et/ou des éléments d'explication des impacts physiques sur le matériel roulant. L'analyse, prenant en compte les derniers scénarios du Giec pour l'ensemble des modes à l'exception du bus, documente les solutions d'adaptation visant à assurer la bonne continuité de l'activité. D'autres solutions sont déjà intégrées dès la conception pour les actifs nouvellement construits/acquis.

Les processus existants et répondant à ce DNSH ont été recensés grâce à une matrice de collecte envoyée à l'ensemble des directeurs de filiales sous le scope de la DPEF de RATP Dev. Cette matrice demandait notamment aux contributeurs des filiales identifiées de lister des initiatives d'adaptation face au changement climatique au niveau de l'exploitation des bus pour accroitre la résilience et la continuité de leur activité.

16 filiales de RATP Dev, parmi les filiales du scope DPEF, ont conduit des analyses des risques climatiques physiques et évalué les risques et la vulnérabilité de leurs activités liées au climat. De ce fait, les activités de ces filiales de RATP Dev respectent le DNSH Adaptation au changement climatique au titre la taxonomie sur l'exercice 2023.

À noter que des travaux similaires ont été conduits sur RATP Cap Île-de-France, ce qui n'a pas permis d'identifier de filiales respectant le critère.

Transition vers une économie circulaire

À l'Epic, des mesures sont mises en place pour gérer les déchets issus de l'exploitation et de la maintenance, jusqu'à la fin de vie, des métros, RER, tramways et bus, dans le cadre de la politique de l'entreprise qui vise à préserver ses ressources et à s'assurer du respect des réglementations en vigueur. Celle-ci est implémentée via des marchés contractualisés avec des tiers, permettant de s'assurer de la bonne collecte et de la valorisation sur la quasi-totalité des déchets produits. La RATP a défini des objectifs qualitatifs pour maintenir les ratios de valorisation des déchets sur les déchets non dangereux et sur la volumétrie globale. Concernant les batteries, la RATP n'en a pas la gestion, la reprise étant prévue par les contrats d'achats avec les constructeurs, mais s'assure de leur traçabilité.

Au niveau de RATP Cap Île-de-France et de RATP Dev, sur les filiales intégrées au périmètre de reporting de la DPEF, les processus existants ont été collectés grâce à une matrice de collecte. Les informations remontées ont permis de justifier de politiques de gestion de tri des déchets et de suivi des déchets batteries, de politiques de valorisation des déchets par des prestataires tiers et de politiques de recyclage de batteries par des prestataires tiers pour une filiale de RATP Cap Île-de-France et 15 filiales de RATP Dev.

Prévention et contrôle de la pollution

La RATP a identifié les bus ayant une classe de performance pour le bruit de roulement externe la plus élevée disponible sur le marché et une classe de performance pour l'efficacité en carburant parmi les deux plus élevées disponibles sur le marché grâce au site de l'EPREL recensant les étiquettes de chacun des pneumatiques composant un véhicule. Pour les bus acquis au cours de l'exercice fiscal concerné par le reporting, il convient de prendre en compte les données disponibles et vérifiées dans la base EPREL au moment de signature du contrat. S'il est démontré que le bus acquis en année N est aligné, le critère de pneumatique n'aura pas à être vérifié avant le renouvellement des pneumatiques ou l'intégration de pneumatiques rechapés sur ce même bus, les pneus rechapés étant exclus de la base EPREL et donc de l'alignement. Cela revient à valoriser le Capex l'année de l'acquisition du bus ainsi que le chiffre d'affaires généré jusqu'au renouvellement du pneumatique ou jusqu'à l'intégration de pneumatiques rechapés, soit 18 mois après la première mise en service du bus. Dans une démarche vertueuse d'économie circulaire et pour répondre aux exigences du code de la commande publique d'utiliser 50 % de pneus recyclés, la RATP intègre en seconde monte des pneus rechapés.

Dans le cas des bus acquis en 2023, le marché des pneumatiques a été signé en décembre 2021, la date de référence a été fixée au 1er janvier 2023.

Pour les bus acquis sur des exercices fiscaux précédents et générant du chiffre d'affaires au cours de l'exercice fiscal concerné par le reporting, il est recommandé de prendre en compte les données disponibles dans la base EPREL au 1er janvier 2023 afin de s'assurer de la prise en compte des références les plus récentes. De la même manière, le critère pneumatique devra à nouveau être vérifié en cas de changement de pneumatique.

Au niveau de l'Epic, l'ensemble des pneumatiques hors rechapés montés sur les bus électriques respectent les exigences règlementaires en matière de bruit de roulement externe et d'efficacité en carburant. Ainsi, 207 bus électriques sont alignés. Les références de pneumatiques utilisées par trois filiales de RATP Dev sont conformes au DNSH Pollution. Deux filiales de RATP Cap-Île-de-France ont des références de pneumatiques conformes aux critères pollution.

ACTIVITÉ 6.15 INFRASTRUCTURES FAVORABLES AUX TRANSPORTS ROUTIERS ET AUX TRANSPORTS PUBLICS À FAIBLE INTENSITÉ DE CARBONE

Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique

Les critères de contribution substantielle applicables à l'activité d'infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone consistent entre autres à valoriser les infrastructures et les installations destinées au transport public urbain et suburbain de voyageurs, y compris les systèmes de signalisation associés pour les systèmes ferroviaires, de métro et de tramway. Ainsi, l'ensemble des infrastructures de centres bus gérées par l'Epic ainsi que les infrastructures de transport public urbain tel que le métro, RER et tramway respectent ce critère par nature.

DNSH

Adaptation au changement climatique

Pour les infrastructures de centres bus, l'Epic a identifié les risques climatiques physiques pouvant impacter leur gestion. Plusieurs notes, politiques et plans internes traitent ces risques. À noter que l'évaluation de ces risques n'a pas été effectuée au regard des scénarios climatiques de pointe, ce qui constitue un axe d'amélioration pour le Groupe. Des solutions d'adaptation sont bien mises en place.

De même, pour les infrastructures de transport ferroviaire, l'Epic a identifié les risques climatiques physiques, les impacts de ces risques climatiques sur l'activité ont été évalués dans le cadre du Plan d'action changement climatique RATP Infrastructures, ainsi qu'à l'aide de mesures financières et/ou d'explication des impacts physiques sur le matériel roulant. L'analyse des risques a été réalisée en utilisant les scénarios du dernier rapport du Giec. Les solutions d'adaptation mises en œuvre et prévues sont également documentées au niveau de RATP Infrastructures pour permettre la bonne continuité de l'activité, avec des objectifs à échéance de moins de cinq ans pour répondre à ces risques dans le cas des actifs déjà existants. D'autres solutions sont déjà intégrées dès la conception pour les actifs nouvellement construits/acquis, leurs impacts sur l'activité sont également analysés.

Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines

Le critère DNSH Eau porte sur le respect de l'appendice B de l'annexe I de l'acte délégué, qui requiert que les risques de dégradation de l'environnement liés à la préservation de la qualité de l'eau et la prévention du stress hydrique soient recensés et traités dans le but de parvenir à un bon état et à un bon potentiel écologique des eaux, conformément à la directive européenne n° 2000/60/CE, et à un plan de gestion en matière d'utilisation et de protection de l'eau en consultation avec les parties prenantes.

Les typologies de projets conduits par la business unit Réseaux de surface (RDS) dans le cadre de la gestion des infrastructures de centre bus concernent, d'une part, les projets de chantiers de construction ou de rénovation des infrastructures et, d'autre part, les projets de maintenance. Ces projets ne sont pas identifiés par la directive européenne n° 2011/92/UE comme devant faire l'objet d'une EIE. Cependant, ils respectent par ailleurs les obligations et contraintes réglementaires locales en matière d'études d'impact.

Les typologies de projets conduits par la business unit RATP Infrastructures dans le cadre de la gestion des infrastructures ferroviaires concernent, d'une part, les projets de chantier de construction, de rénovation et de prolongement liés aux infrastructures ferrées tramway, métro, RER et, d'autre part, les projets de maintenance. Dans le premier cas, ces projets sont soumis réglementairement à la réalisation d'une étude d'incidence sur l'environnement (EIE) selon la directive européenne n° 2011/92/UE. D'autre part, l'appendice B précise que lorsqu'une EIE est réalisée et comprend une évaluation des incidences sur l'eau conformément à la directive n° 2000/60/CE, alors aucune autre évaluation des incidences sur l'eau n'est requise si des mesures ont bien été adoptées pour faire face aux risques recensés. S'appuyant sur les réglementations en vigueur et les données collectées auprès de RATP Infrastructures, les projets de chantier respectent bien le critère Eau. Dans le deuxième cas, ces projets ne sont pas identifiés par la directive européenne n° 2011/92/UE comme devant faire l'objet d'une EIE. Cependant, ces projets respectent par ailleurs les obligations et contraintes réglementaires locales en matière d'études d'impact.

Transition vers une économie circulaire

Le critère DNSH Économie circulaire porte sur la valorisation des déchets de construction et de démolition produits sur les chantiers. Plus précisément, il est requis que 70 % en poids de ces déchets soient préparés en vue du réemploi, du recyclage et

d'autres formules de valorisation de matière, conformément à la hiérarchie des déchets et au protocole européen de traitement des déchets de construction et de démolition. De plus, il est attendu que les opérateurs limitent la production de ces déchets en tenant compte des meilleures techniques disponibles. Dans le cadre des activités de l'Epic, ce critère s'applique donc aux activités de chantiers de construction et de démolition, et non aux activités courantes de maintenance.

Bien que des mesures soient effectivement mises en œuvre au niveau du Groupe concernant la gestion des déchets de chantier, elles ne sont actuellement pas suivies de manière systématique au niveau central. Une feuille de route est en cours de déploiement et permettra en 2024 de mesurer la valorisation des déchets de construction et de démolition des chantiers. Dans le cadre de ce projet, il a été démontré que 70 % des déchets ont été valorisés au sein de deux chantiers pilotes : le centre bus Pleyel et le renouvellement des voies ballastées du RER ligne A, tronçon central. Les flux financiers associés ont été inclus dans les Capex alignés.

D'autre part, comme le DNSH porte sur les déchets de chantier, il a été considéré que les activités courantes de maintenance éligible en 6.15 n'étaient pas concernées et n'avaient pas besoin de valider ce critère pour être alignées.

Prévention et contrôle de la pollution

L'Epic se conforme au critère requis par la taxonomie en mettant en œuvre des plans d'action pour réduire le bruit, conformément aux plans de prévention du bruit dans l'environnement disponibles dans les préfectures des villes où se situent les infrastructures de centres bus et les infrastructures ferrées. Au niveau des travaux de construction ou de maintenance des infrastructures, des mesures ont été adoptées conformément à la réglementation en vigueur pour réduire le bruit, la poussière et les émissions de polluants avec, entre autres, la surveillance et la communication de la qualité de l'air sur les sites en temps réel, des ventilations fréquemment changées et des processus d'optimisation adoptés. Des études sont par ailleurs menées pour mesurer la surmortalité des agents en sous-terrain.

Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes

Les projets conduits au titre de cette activité ne sont pas identifiés par la directive européenne n° 2011/92/UE comme devant faire l'objet d'une EIE. Cependant, ces projets conduits par les business units RDS et RATP Infrastructures respectent les obligations et contraintes réglementaires locales en matière d'études d'impact. Les sites localisés à proximité des zones sensibles ont par ailleurs été identifiés et une évaluation appropriée a été réalisée, conformément aux réglementations en vigueur en France.

Il est également requis par le DNSH que l'entretien de la végétation le long des infrastructures de transport routier permette d'éviter la propagation d'espèces envahissantes et que des mesures d'atténuation soient mises en œuvre pour éviter les collisions avec des animaux sauvages. Cela est bien appliqué par la business unit RDS, en conformité avec les réglementations en vigueur en France.

ACTIVITÉ 7.7 ACQUISITION ET PROPRIÉTÉ DE BÂTIMENTS

Contribution substantielle à l'objectif d'atténuation du changement climatique

Les critères de contribution substantielle applicables à l'activité d'acquisition et de propriété de bâtiments consistent à qualifier les bâtiments au regard de leur performance énergétique.

14 bâtiments non résidentiels de plus de 5 000 m² avec une puissance nominale utile supérieure à 290 kW ont été identifiés comme respectant le critère de contribution substantielle. Ces bâtiments sous mandat de gestion RATP Real Estate pour le compte de l'Epic disposent en effet d'un système de gestion technique du bâtiment (GTB).

En revanche, la centrale de mobilité dédiée à l'écosystème urbain du vélo opérée par RATP Solutions Ville qui s'inscrit dans un chantier de réhabilitation du siège de l'AP-HP, bien qu'éligible ne sera pas alignée au regard des informations disponibles sur la performance énergétique du bâtiment.

DNSH

Adaptation au changement climatique

Le critère DNSH Adaptation porte sur l'identification des risques climatiques physiques importants pour l'activité, au moyen d'une évaluation rigoureuse des risques et de la vulnérabilité liés au climat, et une évaluation des solutions d'adaptation permettant de réduire le ou les risques climatiques recensés.

Dans le cadre d'une étude conduite en 2023 en partenariat avec l'École des Ponts et Chaussée, des travaux d'identification et d'évaluation des risques et de leur vulnérabilité ont a été menées sur le patrimoine de la RATP. Un plan d'adaptation d'envergure qui se fonde notamment sur ces résultats est à l'étude. Son objectif est de diminuer l'exposition et la vulnérabilité du patrimoine immobilier face aux conséquences du changement climatique.

Ces évolutions réalisées en 2023 permettent de respecter le critère DNSH Adaptation.

ACTIVITÉ 6.1 TRANSPORT FERROVIAIRE INTERURBAIN DE VOYAGEURS

Contribution substantielle

La filiale de RATP Dev en Afrique du Sud, concernée par cette activité, respecte les critères de contribution substantielle liées aux émissions directes de CO_2 nulles à l'échappement retenus par la règlementation.

DNSH

Adaptation au changement climatique

En revanche le DNSH Adaptation n'étant pas respecté, l'activité 6.1 ne pourra pas être qualifiée d'alignée sur l'exercice de reporting taxonomie 2023.

RESPECT DES GARANTIES MINIMALES

L'analyse des garanties minimales pour les activités éligibles et potentiellement alignées au regard des critères de contribution substantielle et DNSH du groupe RATP a reposé sur les éléments suivants :

a) les articles 3 et 18 du règlement taxonomie (UE) n° 2020/852 portant sur les garanties minimales, définies comme des procédures qu'une entreprise met en œuvre pour s'aligner sur les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales et les principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme;

b) les quatre textes fondateurs évoqués dans l'article 18 du règlement taxonomie, à savoir la Charte internationale des droits de l'homme (1948, 1966), les principes et droits fixés par les huit conventions fondamentales citées dans la déclaration de

l'Organisation internationale du travail (2002), les principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme (2011), et les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales (2011);

c) les recommandations issues du rapport final sur les garanties minimales de la plateforme européenne sur la finance durable du 11 octobre 2022.

Droits humains y compris droits des travailleurs

Pour répondre aux garanties minimales en matière de droits humains, les plans de vigilance, publiés, d'une part, par l'Epic de façon volontaire et, d'autre part, par RATP Dev de façon réglementaire, permettent de justifier de la mise en œuvre d'un processus de diligence en matière de droit de l'homme suivant les six étapes des principes directeurs des Nations unies.

Les pistes d'amélioration pour renforcer ce processus, y compris en prévision des prochains exercices de reporting taxonomie et dans le cadre de la notation réalisée par la World Benchmarking Alliance (WBA), incluent :

— un engagement plus explicite dans les politiques et procédures de l'entreprise sur la mise en place du processus de diligence raisonnable;
— la mise en place d'actions de remédiation en plus des systèmes d'alerte déjà en place.

Corruption

En matière de lutte anticorruption, un dispositif complet conformément à la loi Sapin II, composé de politiques de prévention de la corruption, d'un code de conduite des affaires Groupe, d'un code éthique, d'une identification des risques et d'une gouvernance dédiée permet bien de valider le critère.

Fiscalité

En matière de fiscalité, plusieurs mesures de gouvernance et de conformité ont été mises en place. Il existe depuis avril 2021 un partenariat fiscal avec la direction des grandes entreprises (DGE), afin d'organiser des discussions plusieurs fois par an entre le Groupe et l'administration fiscale pour éviter les litiges et garantir la conformité. Par ailleurs, une lettre de cadrage sur la fiscalité Groupe a été signée par les différentes entités du Groupe.

En matière fiscale, le Groupe s'est toujours efforcé d'être transparent et respectueux des lois dans les pays où il est présent.

Un processus de contrôle interne des activités fiscales vient compléter ce dispositif.

Droit de la concurrence

En matière de droit de la concurrence, plusieurs actions de sensibilisation des employés ont bien été mises en place

Au niveau de l'Epic, l'ouverture à la concurrence du transport public en Île-de-France à partir du 1er janvier 2025, après une situation de monopole historique, renforce les enjeux du Groupe sur le sujet. Par ailleurs, RATP Dev, confronté au sujet de la concurrence depuis sa création, a bien intégré ces sujets dans ces processus d'appel d'offres (exemple : montage contractuel en GIV) et de formation avec l'aide notamment des directions juridique et conformité.

Condamnations

Aucune condamnation n'a été relevée à l'échelle du groupe RATP sur les thématiques de droits humains, de corruption, de fiscalité ou de droit de la concurrence.

Méthodologie d'identification et de calcul des indicateurs du groupe RATP

La construction des indicateurs taxonomie a été conduite selon les principes clés suivants :

— les dénominateurs des ratios taxonomie ont été établis sur la base des états financiers du Groupe, à l'exception des Opex. Les Opex ont été identifiés dans les comptes de charges pertinents au regard de la définition réglementaire; pour une meilleure représentativité de l'activité, le périmètre d'analyse taxonomie a été étendu par rapport à 2022. Le périmètre d'alignement couvre ainsi l'Epic, les 30 filiales de RATP Dev entrant dans le périmètre de reporting de la DPEF, RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Villes. Le périmètre d'éligibilité intègre en sus les 54 filiales françaises de RATP Dev.
— le calcul du dénominateur Opex taxonomie, inférieur à 10 % des Opex consolidés du Groupe, a permis de recourir à l'exemption de publication des Opex taxonomie.

CHIFFRE D'AFFAIRES

Présentation de l'indicateur

L'indicateur chiffre d'affaires éligible correspond à la somme du chiffre d'affaires net consolidé généré par les activités éligibles à la taxonomie, divisée par le chiffre d'affaires net consolidé total du groupe RATP sur l'exercice 2023.

L'indicateur chiffre d'affaires aligné correspond à la somme du chiffre d'affaires net consolidé généré par les activités éligibles et alignées à la taxonomie, c'est-à-dire des activités qui à la fois correspondent à la définition de l'activité taxonomie et respectent l'ensemble des critères d'alignement de la contribution substantielle, les DNSH et les garanties minimales, divisée par le chiffre d'affaires net consolidé total du groupe RATP sur l'exercice 2023.

Méthode de calcul

Au dénominateur

Le dénominateur du chiffre d'affaires correspond au chiffre d'affaires net consolidé du Groupe sur l'exercice 2023, établi en application de la norme IFRS 15, tel que présenté dans les états financiers du Groupe.

L'activité du groupe RATP, et donc une partie de sa rémunération, est régie par des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités dans le cas de l'Epic et avec d'autres autorités organisatrices (AO) dans le cadre des filiales de RATP Dev et de RATP Cap Île-de-France. Par conséquent, le chiffre d'affaires du groupe RATP se décompose entre les contributions des AO, dont Île-de-France Mobilités, et le chiffre d'affaires généré de façon externe.

Au numérateur éligible au titre de l'atténuation

Le numérateur éligible correspond à la somme du chiffre d'affaires net consolidé généré par les activités éligibles. Les étapes d'identification du chiffre d'affaires éligible sont les suivantes :

1. Pour l'Epic

Sur le chiffre d'affaires des établissements « opérateur de transport » et « gestionnaire d'infrastructure » ont été retranchés les revenus non éligibles : la publicité, les télécommunications et les autres recettes annexes. Les chiffres d'affaires des établissements « sûreté » et « gestionnaire d'infrastructure pour le Grand Paris » ont également été exclus;

— les chiffres d'affaires spécifiques aux activités de gestion d'in-

frastructures de transport ferroviaire et d'exercice de la propriété de l'immobilier, disponibles en lecture directe dans les comptes, ont été alloués respectivement aux activités 6.15 et 7.7 de la taxonomie;

— la ventilation du chiffre d'affaires par mode de transport au titre de l'activité 6.3 et l'identification des infrastructures spécifiques aux bus et aux tramways au titre de l'activité 6.15 n'étant pas disponible en lecture directe dans les systèmes d'information, voici la méthode employée sur la base du compte de résultat 2023 :

- pour l'exploitation du métro, RER au titre de l'activité 6.3 : identification de la rémunération par département propre à chacune de ces activités dans les comptes sociaux;
- pour l'exploitation du bus et du tramway au titre de l'activité 6.3 et la gestion d'infrastructures centres bus et tramway au titre de l'activité 6.15 :
  - identification des charges correspondantes;
  - allocation de la rémunération des investissements aux infrastructures et au matériel roulant;
  - identification de la rémunération MRF en 6.3 et MOP en 6.15.
- Application de ces répartitions par activité éligible sur le chiffre d'affaires Groupe consolidé

2. Pour RATP Dev

L'analyse de l'éligibilité de RATP Dev au numérateur a porté sur les filiales de RATP Dev incluses dans le périmètre de reporting de la DPEF et sur les filiales françaises de RATP Dev, soit 84 filiales. Chaque filiale a été analysée au regard de son activité principale. Ainsi, les revenus de RATP Dev SA, Cité bleue, EM services, RATP Dev services, Citio, Etablissement stable Algérie ont été retranchés au numérateur car non éligibles.

Pour les 84 filiales exploitant des transports urbains et suburbains, les revenus non éligibles ont été retranchés au chiffre d'affaires, à savoir les revenus de la publicité, la refacturation de coûts de développement, les prestations intellectuelles hors transport, les frais de management, la revente d'énergie, le chiffre d'affaires rétroactif et les autres recettes annexes.

Le chiffre d'affaires restant, correspondant au chiffre d'affaires transport, aux loyers commerciaux, à l'immobilier et aux prestations de maintenance vendues, a été valorisé par filiale au titre des sections suivantes :

— 6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs pour la filiale Bombela Operating Company;
— 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs pour les autres filiales de transport éligibles;
— 6.15 Infrastructures ferroviaires pour la filiale EMS Rennes;
— 7.7 Acquisition et propriété de bâtiments pour les filiales SCI Sofitim, SCI Foncière, STIVIMMO.

3. Pour RATP Cap Île-de-France

L'analyse de l'éligibilité de RATP Cap Île-de-France au numérateur a porté sur ses filiales opérationnelles soit huit filiales dont trois entités juridiques sous DSP (RD Mantois, RD Saclay et RD Bièvre), Origami composé de quatre structures juridiques (Mobicité, Compagnie Francilienne de Transport et de Mobilité, Paris Seine Mobilité et Cap expertise) et Cap Ateliers Championnet (activité de maintenance intragroupe). Chaque filiale a été analysée au regard de son activité principale. Ainsi, les revenus de la holding RATP Cap IDF SA ont été retranchés au numérateur car non éligibles.

Pour les filiales exploitant des transports urbains et suburbains, les revenus non éligibles ont été retranchés au chiffre d'affaires, à savoir les revenus de la publicité, la refacturation de coûts de développement, les prestations intellectuelles hors transport, les frais de management, la revente d'énergie, le chiffre d'affaires rétroactif et les autres recettes annexes.

Le chiffre d'affaires restant, correspondant au chiffre d'affaires transport, aux loyers commerciaux, à l'immobilier et aux prestations de maintenance vendues, a été valorisé par filiale au titre de la section suivante : 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs.

4. Pour RATP Solutions Ville

L'analyse de l'éligibilité de RATP Solutions Villes au numérateur a porté sur l'ensemble de son périmètre consolidé et a exclu une partie de ses activités. Chaque activité et filiale a été analysée au regard de son activité principale dont des activités de RATP Solutions Villes (centrale de mobilité, *overground*, etc.), RATP Connect, RATP Real Estate et RATP Capital Innovation. Ainsi, seules les activités de centrale de mobilité et RATP Real Estate ont été qualifiées d'éligibles.
Le chiffre d'affaires de RATP Solutions Ville n'étant pas ventilé par activité, il n'a pas été possible de valoriser le chiffre d'affaires généré par la centrale de mobilité. Seul le chiffre d'affaires généré par RATP Real Estate a été reporté.

Le chiffre d'affaires restant, correspondant au chiffre d'affaires généré par des loyers a été valorisé au titre de la section suivante : 7.7 Acquisition et propriété de bâtiments

Au numérateur aligné au titre de l'atténuation

Le numérateur aligné correspond à la somme du chiffre d'affaires net consolidé généré par les activités éligibles et alignées. Les étapes d'identification du chiffre d'affaires aligné sont les suivantes :

1. Pour l'Epic

Sur la base du chiffre d'affaires éligible réparti par activité taxonomie, le chiffre d'affaires aligné a été identifié de la façon suivante :

— sur l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs : maintien du chiffre d'affaires éligible métro, RER et tramway en totalité et intégration du chiffre d'affaires éligible bus généré par les 207 bus électriques alignés;
— sur les activités 6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone :

- maintien du chiffre d'affaires éligible généré par les Opex en totalité;
- retrait du chiffre d'affaires éligible généré par les Capex non alignés au DNSH Économie circulaire;
- sur l'activité 7.7 Acquisition et propriété de bâtiments, intégration du chiffre d'affaires relatif aux 14 bâtiments alignés.

2. Pour RATP Dev

Sur la base du chiffre d'affaires éligible de l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs, le chiffre d'affaires aligné correspond aux chiffres d'affaires éligible des huit filiales alignées.

3. Pour RATP Cap Île-de-France

Les activités éligibles de RATP Cap Île-de-France n'ont pu être qualifiées d'alignées en raison de l'absence de plan d'adaptation au changement climatique et ont ainsi été exclues du numérateur aligné.

4. Pour RATP Solutions Ville

Sur la base du chiffre d'affaires éligible de l'activité 7.7 Acquisition et propriété de bâtiments, le chiffre d'affaires aligné correspond aux 14 bâtiments alignés, sous mandat de gestion RATP Real Estate.

Tableau réglementaire

Exercice 2023 (en milliers d'euros)				Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important («critères DNSH»)									
Activités économiques	Code	Chiffre d'affaires	Part du chiffre d'affaires, année N	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Atténuation au changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Garanties minimales	Part du chiffre d'affaires alignée sur la taxonomie (A.1.) ou éligible à la taxonomie (A.2.), année N-1	Catégorie activité habilitante	Catégorie activité transitoire
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie)																			
Exploitation de transports publics	CCM 6.3	2 750 418	35 %	Oui	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	35 %		
Infrastructures de transports publics	CCM 6.15	501 733	6 %	Oui	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	15 %	H	
Acquisition et propriété de bâtiments	CCM 7.7	514	0,01%	Oui	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	–		
Chiffre d'affaires des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie) (A.1.)		**3 252 666**	**41 %**	**41 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**Oui**	**Oui**	**Oui**	**Oui**	**Oui**	**Oui**	**Oui**	**51 %**		
Dont habilitantes		501 733	6 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	15 %	H	
Dont transitoires																			T
A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie)																			
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM 6.1	86 528	1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								2 %		
Exploitation de transports publics	CCM 6.3	2 787 133	36 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								27 %		
Infrastructures de transports publics	CCM 6.15	1 062 668	14 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								8 %		
Acquisition et propriété de bâtiments	CCM 7.7	3 226	–	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1 %		
Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie) (A.2.)		**3 939 555**	**50 %**	**50 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**								**38 %**		
A. Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie (A.1. + A.2.)		**7 192 221**	**92 %**	**92 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**								**89 %**		
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
Chiffre d'affaires des activités non éligibles à la taxonomie		**648 817**	**8 %**																
TOTAL (A. + B.)		**7 841 037**	**100 %**																

En année N-1, les activités 6.15 étaient réparties en deux sections taxonomie 6.14 et 6.15

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (CAPEX)

Présentation de l'indicateur

L'indicateur Capex éligible correspond à la somme des dépenses d'investissement associées à des activités éligibles à la taxonomie, divisée par les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles du groupe RATP sur l'exercice 2023.

L'indicateur Capex aligné correspond à la somme des dépenses d'investissement associées à des activités éligibles et alignées à la taxonomie, c'est-à-dire des activités qui à la fois correspondent à la définition de l'activité taxonomie et respectent l'ensemble des critères d'alignement de la contribution substantielle, les DNSH et les garanties minimales, divisée par les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles du groupe RATP sur l'exercice 2023.

À noter que les Capex éligibles et/ou alignés peuvent relever de trois catégories telles que définies par l'article 8 du règlement taxonomie :

— les dépenses d'investissement associées à des activités éligibles et/ou alignées à la taxonomie;
— les dépenses d'investissement relevant de plans de Capex visant à étendre ou à rendre une activité durable;
— les dépenses d'investissement liées à l'achat de la production d'activités éligibles et/ou alignées à la taxonomie et à des mesures individuelles permettant aux activités de devenir sobres en carbone ou d'aboutir à des réductions d'émissions de GES.

Au titre de l'exercice 2023, seules des dépenses d'investissement relevant de la première catégorie ont été identifiées.

Méthode de calcul

Au dénominateur

Le dénominateur des Capex correspond aux acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles ainsi qu'aux acquisitions de nouveaux droits d'utilisation en application de la norme IFRS 16, telles que présentées dans les états financiers du Groupe pour l'exercice 2023.

Les dépenses d'investissement retenues au dénominateur Capex intègrent bien les acquisitions d'immobilisations des entités considérées comme activités non poursuivies à la clôture et reclassifiées au titre de la norme IFRS 5, en accord avec les précisions de la FAQ du 19 décembre 2022.

Dans la suite de 2022 et en accord avec la FAQ publiée par la Commission européenne le 19 décembre 2022 portant sur l'article 8 ayant précisé que le mode de financement des dépenses d'investissement n'est pas pertinent aux fins de l'évaluation de l'alignement de ces dépenses à la taxonomie, le groupe RATP prend en compte pour l'exercice 2023 l'ensemble de ses dépenses d'investissement, quelle que soit la source de leur financement, c'est-à-dire la valeur de ses immobilisations brutes.

Au numérateur éligible au titre des objectifs d'atténuation et d'adaptation

Les activités qui répondent à l'objectif d'atténuation du changement climatique contribuent également à l'adaptation au changement climatique. Par conséquent, il a été déterminé que les dépenses d'investissement correspondantes devaient être allouées aux deux objectifs dès lors que les critères étaient respectés : pour être éligible à l'adaptation, l'activité doit avoir mis en œuvre un plan d'adaptation.

Le numérateur éligible correspond à la part des dépenses d'investissement liées à des activités éligibles à la taxonomie. Les étapes d'identification des Capex éligibles sont les suivantes :

1. Pour l'Epic

Toutes les activités de l'Epic valident le DNSH Adaptation au titre de l'atténuation, elles sont donc éligibles au titre de l'adaptation. La méthode ci-dessous d'identification des dépenses éligibles concerne donc les deux objectifs.

— Retraitement de la base d'investissements de l'Epic, recensant l'ensemble des projets d'investissement, dans le but de cadrer avec les données comptables (retrait des dépenses ne générant pas d'actifs pour la RATP, ajout des stocks de rechange);
— retrait des projets non éligibles par nature, c'est-à-dire les stocks de rechange pour lesquels le détail n'est pas disponible, les dépenses de l'établissement sûreté, et les investissements portés par la holding à l'exception de l'immobilier;

Les dépenses d'investissement en « mesures individuelles » liées à la performance énergétique des bâtiments n'ont pas pu être isolées dans la base d'investissements de l'Epic car faisant partie intégrante de lignes de projets de rénovation des actifs.

2. Pour RATP Dev

Les 16 filiales qui ont mis en place un plan d'adaptation sont éligibles au titre de l'adaptation. La méthode ci-dessous d'identification des dépenses éligibles concerne donc les deux objectifs climatiques.

— extraction des bases de données consolidées pour isoler les flux d'acquisitions sur l'année;
—retrait des flux non éligibles, à savoir les immobilisations incorporelles et les droits d'utilisation aux autres immobilisations incorporelles;
—répartition des Capex restants, à savoir les immobilisations corporelles et les droits d'utilisation liés aux constructions, à l'installation et outillage, et au matériel de transport, selon l'activité principale de la filiale, à savoir :

- l'activité 6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs pour la filiale Bombela Operating Company;
- l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs, pour les autres filiales éligibles.

3. Pour RATP Cap Île-de-France

Aucune filiale de RATP Cap Île-de-France n'a mis en place en 2023 un plan d'adaptation et donc n'est éligible au titre de l'adaptation. La méthode ci-dessous d'identification des dépenses éligibles ne concerne donc que l'objectif d'atténuation.

- extraction des bases de données consolidées pour isoler les flux d'acquisitions sur l'année;
- retrait des flux non éligibles, à savoir les immobilisations incorporelles et les droits d'utilisation aux autres immobilisations incorporelles;
- répartition des Capex restants, à savoir les immobilisations corporelles et les droits d'utilisation liés aux constructions, à l'installation et outillage, et au matériel de transport, selon l'activité principale de la filiale, à savoir : l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs.

4. Pour RATP Solutions Ville

Validant le DNSH Adaptation au titre de l'atténuation, RATP Real Estate est donc éligible au titre de l'adaptation.

Au numérateur aligné à l'atténuation du changement climatique

Le numérateur aligné correspond à la somme des dépenses d'investissement liées à des activités éligibles et alignées à l'atténuation du changement climatique. Tel que décrit plus haut, aucune activité du Groupe n'a été identifiée comme alignée au titre de l'objectif adaptation. Les étapes d'identification des Capex alignés sont les suivantes :

1. Pour l'Epic

Sur la base des Capex éligibles répartis par activité taxonomie, les Capex alignés ont été identifiés de la façon suivante :

— sur l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs : maintien des Capex éligibles liés au métro, RER et tramway en totalité, et aux bus électriques acquis en 2023;

— sur les activités 6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone, le montant aligné est celui généré par les chantiers RVB et Pleyel qui ont démontré leur alignement;

— sur l'activité 7.7 Acquisition et propriété de bâtiments, le montant aligné correspond aux dépenses d'investissement relatives aux 14 bâtiments alignés.

2. Pour RATP Dev

Grâce à la collecte des données, huit filiales de RATP Dev ont été qualifiées d'alignées sur cet exercice. Pour construire le numérateur aligné, les Capex éligibles de ces filiales alignées ont été valorisés.

3. Pour RATP Cap Île-de-France

Les activités éligibles de RATP Cap Île-de-France n'ont pas pu être qualifiées d'alignées en raison du DNSH Adaptation qui n'a pas été satisfait en 2023.

4. Pour RATP Solutions Ville

Le montant des dépenses d'investissement des 14 bâtiments alignés sous mandat de gestion RATP Real Estate sont valorisés.

Tableau réglementaire

Exercice 2023 (en milliers d'euros)				Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important («critères DNSH»)								
Activités économiques	Code	Capex	Part des Capex, année N	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Atténuation au changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Garanties minimales	Part des Capex alignée sur la taxonomie (A.1.) ou éligibles (A.2.) à la taxonomie, année N-1	Catégorie activité habilitante	Catégorie activité transitoire
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie)																			
Exploitation de transports publics	CCM 6.3	717 442	31 %	Oui	Non	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	31 %		
Infrastructures de transports publics	CCM 6.15	2 832	0,1 %	Oui	Non	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	0 %	H	
Acquisition et propriété de bâtiments	CCM 7.7	1 242	0,1 %	Oui	Non	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	0 %		
Capex des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie) (A.1.)		**721 516**	**31 %**	**31 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**Oui**	**Oui**	**Oui**	**Oui**	**Oui**	**Oui**	**Oui**	**31 %**		
Dont habilitantes		2 832	0,1 %	0,1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	0 %	H	
Dont transitoires																			T
A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie)																			
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM 6.1			EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0 %		
Exploitation de transports publics	CCM 6.3	187 253	8 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								11 %		
Infrastructures de transports publics	CCM 6.15	1 115 899	48 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								40 %		
Acquisition et propriété de bâtiments	CCM 7.7	14 031	1 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1 %		
Capex des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie) (A.2.)		**1 317 183**	**57 %**	**57 %**	**85 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**								**52 %**		
A. Capex des activités éligibles à la taxonomie (A.1 + A.2)		**2 038 699**	**88 %**	**88 %**	**85 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**	**0 %**								**52 %**		
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
Capex des activités non éligibles à la taxonomie		**291 209**	**12 %**																
TOTAL (A. + B.)		**2 329 909**	**100 %**																

En année N-1, les activités 6.15 étaient réparties en deux sections taxonomie 6.14 et 6.15

DÉPENSES D'EXPLOITATION (OPEX)

Présentation de l'indicateur

La réglementation permet le recours à l'exemption de publication des Opex Taxonomies s'ils sont identifiés comme non matériels, c'est-à-dire en deça de 10 % des Opex totaux du Groupe. Pour calculer la matérialité des Opex, il convient de calculer les Opex définis par la réglementation dits « numérateur » divisés par les Opex totaux du Groupe dit « dénominateurs ».

Dénominateur : les Opex totaux du Groupe ont été identifiés en lecture directe sur le compte de résultat consolidé du Groupe 2023 et s'élèvent à 7,2 milliards d'euros.

Numérateur : les Opex définis par la taxonomie européenne concernent les coûts directs non capitalisés liés à la R&D, aux mesures de rénovation des bâtiments, à l'entretien et aux réparations, ainsi que toutes les autres dépenses directes liées à l'entretien quotidien des actifs corporels par l'entreprise ou par un tiers sous-traitant, qui sont nécessaires pour assurer le fonctionnement continu et efficace de ces actifs, et, enfin, aux locations à court terme. Ces coûts ont été identifiés dans les comptes comptables consolidés Groupe de l'exercice 2023 et s'élèvent à 545 millions d'euros.

La matérialité calculée étant de 7,6 %, en deça du seuil des 10 % retenu, et comme décrit dans l'article 8 du règlement Taxonomie et détaillé dans la FAQ concernant l'article 8 du 18 décembre 2022, le Groupe peut donc avoir recours à l'exemption sur 2023.

Tableau réglementaire

Exercice 2023 (en milliers d'euros)				Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important («critères DNSH»)									
Activités économiques	Code	Opex	Part des Opex, année N	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Atténuation au changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Économie circulaire	Biodiversité	Garanties minimales	Part des Opex alignée sur la taxonomie (A.1.) ou éligibles (A.2.) à la taxonomie, année N-1	Catégorie activité habilitante	Catégorie activité transitoire
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie)																			
Opex des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie) (A.1.)		**0**	**0 %**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**								**45 %**		
Dont habilitantes																	**12 %**		
Dont transitoires																			
A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie)																			
Opex des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie) (A.2.)		**0**	**0 %**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**								**8 %**		
A. Opex des activités éligibles à la taxonomie (A.1 + A.2)		**0**	**0 %**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**	**N/EL**								**52 %**		
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
Opex des activités non éligibles à la taxonomie		**544 711**	**100 %**																
TOTAL (A. + B.)		**544 711**	**100 %**																

En année N-1, les activités 6.15 étaient réparties en deux sections taxonomie 6.14 et 6.15

TABLE DE CORRESPONDANCE

Thème de la déclaration de performance extra-financière	Pages	ISO 26000	Principes du Pacte mondial de l'ONU	ODD
Parties prenantes du Groupe	55	5.3.3/6.8.3	#1-10	17
Nos enjeux RSE	55	5.3.3/6.8.3	#1-10	17
Politique RSE du Groupe	55	6.2	#1-10	16/17
Gouvernance	55	6.2	#1-10	16/17
1 – ÊTRE UN ACTEUR MAJEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA VILLE DURABLE				
1.1 Construire une offre de mobilité multimodale, accessible et sûre	61	**6.5/6.7/6.8**	**#1 #9**	**1/3/8/9/10/11/16/17**
Incarner la mobilité durable et la ville intelligente au service des voyageurs	61	6.7.5	#1 #8 #9	9/10/11
Pour une société plus inclusive : l'accès à la mobilité pour tous, un défi humain et technique	63	6.7.2	#1 #8 #9	8/10/17
La sécurité, une priorité absolue	66	6.7.4	#1 #2	3/16
La lutte contre le sentiment d'insécurité dans les transports	68	6.7.4	#1 #2	1/8
1.2 Agir en faveur de la santé environnementale	69	**6.5**	**#7**	**3/11**
Améliorer la qualité de l'air dans les espaces ferroviaires souterrains : une priorité, un engagement, des solutions	69	6.5.3	#7	3/11
Réduire les nuisances sonores et vibratoires	71	6.5.3	#7	3/11
Maîtriser l'exposition aux ondes électromagnétiques	73	6.7.4	#1 #2	3
1.3 Améliorer le cadre de vie et la résilience des villes au changement climatique	73	**6.5**	**#1 à #10**	**11**
L'innovation au service de la ville durable	73	6.5.2	#9	9
La valorisation immobilière au service de la mixité urbaine	74	6.8	#8	11
L'adaptation au changement climatique	75	6.5.5	#7	11
2 – ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DE NOS ACTIVITÉS				
2.1 Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone	76	**6.5/6.7**	**#7 #8 #9**	**7/13**
Agir pour le climat	76	6.5.5	#7 #8 #9	7/13
2.2 Préserver les ressources et la biodiversité	79	**6.5/6.7**	**#7 #8 #9**	**6/7/9/11/12/14/15**
Maîtriser les risques environnementaux et promouvoir l'amélioration continue	79	6.5.3	#7	7/13
Un plan de performance énergétique renforcé par le plan de sobriété énergétique	80	6.5.4	#8 #9 #11	12
Économiser et récupérer l'eau	81	6.5.4/6.5.5/6.7.5	#7 #8 #9	6/9/12/13
Gérer les déchets de manière responsable	81	6.5.4/6.5.5/6.7.5	#7 #8 #9	6/9/12/13
Favoriser l'écologie industrielle et territoriale	82	6.5.2/6.5.3	#8 #9	9/11/12
Favoriser la biodiversité en ville	82	6.5.6	#8	11/14/15
2.3 Déployer l'écoconception dans toutes nos activités	83	**6.5.4/6.7.5**	**#8 #9**	**9/12**
3 –AFFIRMER NOTRE RESPONSABILITÉ SOCIALE ET SOCIÉTALE				
3.1 Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés	85	**6.3/6.4**	**#1 #3 #6**	**1/3/4/5/8/10**
S'engager au quotidien pour la santé et la sécurité des collaborateurs	85	6.4.4/6.4.6	#1 #2 #6	3/8
Optimiser la gestion des compétences	86	6.4	#6	4
Attirer et retenir les talents	87	6.4.4/6.4.7	#6	4/8
Faire de la diversité un facteur de réussite	87	6.4.4/6.4.7	#6	4/8
Assurer l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes	88	6.3.7/6.3.10	#1 #2 #4 #5 #6	1/3/5/8/10
L'emploi et l'insertion des personnes en situation de handicap	88	6.3.7/6.3.10	#1 #6	1/8/10
Favoriser un dialogue social harmonisé et de proximité	89	6.4.4/6.4.5	#3	3/17
3.2 Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires	90	**6.8**	**#1**	**1/4/8/10**
Favoriser l'insertion sociale et professionnelle	90	6.8.3	#1 à #10	1/8
Favoriser l'action territoriale	90	6.8.3	#1 à #10	1/8
Les achats, un levier pour l'emploi des publics les plus fragiles	91	6.8.3	#1 à #10	1/8
Des pratiques d'achat en faveur des PME	92	6.8.3	#1 à #10	1/8
Lutter contre la grande exclusion	92	6.8.3	#1 #2	1/8
Une Fondation au service des territoires	92	6.8.3	#1	1/4/5/6/8/10/11/12/17
3.3 S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur	94	**6.6/6.7**	**#1 à #10**	**10/11/12/16**
Déploiement du code éthique par une délégation générale à l'éthique et à la conformité renforcée	94	6.6.3	#1 à #10	16
Discriminations en raison du genre ou de l'orientation sexuelle	95	6.3.7	#6	5
Respect du principe de laïcité et de la neutralité religieuse	95	6.3.9		16
Évasion fiscale	95	6.6.3		10
Programme de compliance : pour une vigilance accrue dans la conduite des affaires	95	6.6.3	#1 à #10	16
Gestion des données personnelles	96	6.6.3	#1 à #10	16
Risques et vigilance dans la chaîne d'approvisionnement	96	6.6.6/6.7.3	#1 à #10	8/10/11/12
La lutte contre le travail illégal	97	6.3.10	#1 #2 #4 #5	8

RAPPORT DE L'ORGANISME TIERS INDÉPENDANT SUR LA DÉCLARATION CONSOLIDÉE DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE FIGURANT DANS LE RAPPORT DE GESTION

Exercice clos le 31 décembre 2023

Au conseil d'administration,

En notre qualité d'organisme tiers indépendant, membre du réseau Mazars, commissaire aux comptes de la société EPIC RATP, accrédité par le COFRAC Inspection sous le numéro 3-1895 (accréditation dont la liste des sites et la portée sont disponibles sur www.cofrac.fr), nous avons mené des travaux visant à formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur les informations historiques (constatées ou extrapolées) de la déclaration consolidée de performance extra financière (ci-après respectivement les « Informations » et la « Déclaration »), préparées selon les procédures de l'Entité (ci-après le « Référentiel »), pour l'exercice clos le 31 décembre 2023, présentées de manière volontaire dans le rapport de gestion de l'EPIC RATP (ci-après la « Société » ou l'« Entité »), en référence aux dispositions des articles L. 225 102-1, R. 225-105 et R. 225-105-1 du code de commerce.

CONCLUSION

Sur la base des procédures que nous avons mises en oeuvre, telles que décrites dans la partie « Nature et étendue des travaux », et des éléments que nous avons collectés, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que la déclaration de performance extra-financière est conforme aux dispositions réglementaires applicables et que les Informations, prises dans leur ensemble, sont présentées, de manière sincère, conformément au Référentiel.

COMMENTAIRES

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus et en référence aux dispositions de l'article A. 225-3 du code de commerce, nous formulons les commentaires suivants :

— les méthodologies de reporting utilisées pour les indicateurs sociaux sont hétérogènes, notamment concernant les absences (maladie et accidents du travail). Certaines entités appliquent les réglementations nationales et non les définitions issues du référentiel groupe;
— une partie des indicateurs clés de performance est publiée sur un périmètre limité en fonction de la disponibilité des données, tel que précisé dans la déclaration de performance extra-financière pour les indicateurs concernés.

PRÉPARATION DE LA DÉCLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE

L'absence de cadre de référence généralement accepté et communément utilisé ou de pratiques établies sur lesquels s'appuyer pour évaluer et mesurer les Informations permet d'utiliser des techniques de mesure différentes, mais acceptables, pouvant affecter la comparabilité entre les entités et dans le temps.

Par conséquent, les Informations doivent être lues et comprises en se référant au Référentiel dont les éléments significatifs sont présentés dans la Déclaration.

LIMITES INHÉRENTES À LA PRÉPARATION DES INFORMATIONS

Comme indiqué dans la Déclaration, les Informations peuvent être sujettes à une incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées. Certaines Informations sont sensibles aux choix méthodologiques, hypothèses et/ou estimations retenues pour leur établissement et présentées dans la Déclaration.

RESPONSABILITÉ DE LA SOCIÉTÉ

Il appartient au Conseil d'administration :

— de sélectionner ou d'établir des critères appropriés pour la préparation des Informations;
— d'établir une Déclaration en référence aux dispositions légales et réglementaires, incluant une présentation du modèle d'affaires, une description des principaux risques extra financiers, une présentation des politiques appliquées au regard de ces risques ainsi que les résultats de ces politiques, incluant des indicateurs clés de performance et par ailleurs les informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte) ;
— ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'il estime nécessaire à l'établissement des Informations ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

La Déclaration a été établie en appliquant le Référentiel de l'Entité tel que mentionné ci-avant.

RESPONSABILITÉ DE L'ORGANISME TIERS INDÉPENDANT

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, de formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur :

— la conformité de la Déclaration aux dispositions prévues à l'article R. 225-105 du code de commerce;
— la sincérité des informations historiques (constatées ou extrapolées) fournies en référence au 3° du I et du II de l'article R. 225 105 du code de commerce, à savoir les résultats des politiques, incluant des indicateurs clés de performance, et les actions, relatifs aux principaux risques.

Nous avons mené des travaux visant à formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur les informations historiques, constatées ou extrapolées.

Comme il nous appartient de formuler une conclusion indépendante sur les Informations telles que préparées par la direction, nous ne sommes pas autorisés à être impliqués dans la préparation desdites Informations, car cela pourrait compromettre notre indépendance.

Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur :

— le respect par l'Entité des autres dispositions légales et réglementaires applicables (notamment en matière d'informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte), de plan de vigilance et de lutte contre la corruption et l'évasion fiscale);

— la sincérité des informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte);
— la conformité des produits et services aux réglementations applicables.

DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES ET DOCTRINE PROFESSIONNELLE APPLICABLE

Nos travaux décrits ci-après ont été effectués conformément aux dispositions des articles A. 225 1 et suivants du code de commerce, à la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention tenant lieu de programme de vérification et à la norme internationale ISAE 3000 (révisée).

Le présent rapport est établi conformément au programme de vérification RSE_SQ_Programme de vérification_DPEF.

INDÉPENDANCE ET CONTRÔLE QUALITÉ

Notre indépendance est définie par les dispositions prévues à l'article L. 822-11 du code de commerce et le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Par ailleurs, nous avons mis en place un système de contrôle qualité qui comprend des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des textes légaux et réglementaires applicables, des règles déontologiques et de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention.

MOYENS ET RESSOURCES

Nos travaux ont mobilisé les compétences de 5 personnes et se sont déroulés entre novembre 2023 et mars 2024 sur une durée totale d'intervention de 4 semaines.

Nous avons mené une dizaine d'entretiens avec les personnes responsables de la préparation de la Déclaration, représentant notamment les directions marketing et commercial, télécom et systèmes industriels, études et méthodes, achats, éthique et conformité, prévention et santé au travail.

NATURE ET ÉTENDUE DES TRAVAUX

Nous avons planifié et effectué nos travaux en prenant en compte le risque d'anomalies significatives sur les Informations.

Nous estimons que les procédures que nous avons menées en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée :

— nous avons pris connaissance de l'activité de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation et de l'exposé des principaux risques;
— nous avons apprécié le caractère approprié du Référentiel au regard de sa pertinence, son exhaustivité, sa fiabilité, sa neutralité et son caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur;
— nous avons vérifié que la Déclaration couvre chaque catégorie d'information prévue au III de l'article L. 225 102 1 en matière sociale et environnementale;
— nous avons vérifié que la Déclaration présente les informations prévues au II de l'article R. 225-105 lorsqu'elles sont pertinentes au regard des principaux risques et comprend, le cas échéant, une explication des raisons justifiant l'absence des informations requises par le 2e alinéa du III de l'article L. 225-102-1;
— nous avons vérifié que la Déclaration présente le modèle d'affaires et une description des principaux risques liés à l'activité de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation, y compris, lorsque cela s'avère pertinent et proportionné, les risques créés par ses relations d'affaires, ses produits ou ses services ainsi que les politiques, les actions et les résultats, incluant des indicateurs clés de performance afférents aux principaux risques;
— nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour :
  • apprécier le processus de sélection et de validation des principaux risques ainsi que la cohérence des résultats, incluant les indicateurs clés de performance retenus, au regard des principaux risques et politiques présentés, et
  • corroborer les informations qualitatives (actions et résultats) que nous avons considérées les plus importantes présentées en Annexe 1. Nos travaux ont été réalisés au niveau de l'Entité consolidante et dans une sélection d'entités[11];
— nous avons vérifié que la Déclaration couvre le périmètre consolidé, à savoir l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation conformément à l'article L. 233-16 avec les limites précisées dans la Déclaration;
— nous avons pris connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'Entité et avons apprécié le processus de collecte visant à l'exhaustivité et à la sincérité des Informations;
— pour les indicateurs clés de performance et les autres résultats quantitatifs que nous avons considérés les plus importants présentés en Annexe 1, nous avons mis en œuvre :
  • des procédures analytiques consistant à vérifier la correcte consolidation des données collectées ainsi que la cohérence de leurs évolutions;
  • des tests de détail sur la base de sondages ou d'autres moyens de sélection, consistant à vérifier la correcte application des définitions et procédures et à rapprocher les données des pièces justificatives. Ces travaux ont été menés auprès d'une sélection d'entités contributrices et couvrent entre 34 et 100 % des données consolidées sélectionnées pour ces tests;
— nous avons apprécié la cohérence d'ensemble de la Déclaration par rapport à notre connaissance de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation.

Les procédures mises en œuvre dans le cadre d'une mission d'assurance modérée sont moins étendues que celles requises pour une mission d'assurance raisonnable effectuée selon la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes; une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus.

Paris La Défense, le 18 mars 2024

L'organisme tiers indépendant,
Mazars SAS

Erwan CANDAU
Associé

Edwige REY
Associée RSE & Développement Durable

11. Autolinee Toscane (Italie), Angers (France), Casablanca (Maroc) et EPIC RATP (Groupe).

ANNEXE 1 :
INFORMATIONS REVUES EN TESTS DE DÉTAIL

- Taux de particules dans les stations souterraines du réseau Squales
- Réduction des émissions de GES par voyageur.kilomètre par rapport à 2015
- Consommation d'énergie liée à la traction
- Taux de sites industriels certifiés ISO 14001
- Consommation d'eau en m^3
- Quantité totale de déchets valorisés en tonnes
- Taux de conflictualité
- Taux de féminisation des effectifs
- Taux de gravité des accidents du travail
- Nombre d'alertes du dispositif d'alerte éthique
- Montant des achats solidaires (en millions d'euros)
- Taux de bus accessibles
- Nombre de mesures champs électromagnétiques réalisées dans l'année
- Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibrations
- Taux d'absentéisme maladie
- Nombre d'hectares végétalisés

RAPPORT DE GOUVER-NEMENT D'ENTREPRISE

Structure et composition de la gouvernance
PAGE 129

Fonctionnement des organes de gouvernance
PAGE 133

Rémunération
PAGE 134

Conventions conclues par les filiales
PAGE 134

Conformément au troisième alinéa de l'article 222-9 du règlement général de l'Autorité des marchés financiers, la RATP rend publiques les informations relevant du rapport de gouvernement d'entreprise visé au dernier alinéa de l'article L. 225-37 du Code de commerce.

La RATP est un établissement public industriel et commercial de l'État, dont le statut est fixé par le décret n° 2022-251 du 24 février 2022 portant statut de la RATP.

Elle ne se réfère pas à un code de gouvernement d'entreprise, les dispositions des codes de gouvernement d'entreprise les plus répandus (AFEP/MEDEF et Middlenext) s'appliquant pour la plupart à des sociétés privées, le plus souvent cotées, qui sont éloignées de son cadre juridique très spécifique. Ainsi, le code AFEP/MEDEF est majoritairement utilisé par les sociétés du CAC 40 et le code Middlenext s'adresse plutôt aux petites et moyennes entreprises cotées[1].

A – STRUCTURE ET COMPOSITION DE LA GOUVERNANCE

1 – Le conseil d'administration

Le conseil d'administration de la RATP se compose actuellement de 27 membres, répartis de la manière suivante[2] :

— neuf représentants de l'État, nommés par décret;

— neuf personnalités nommées par décret :

- deux personnalités choisies en fonction de leurs compétences dans le domaine des transports ou des politiques de déplacement,
- trois personnalités issues des milieux socio-économiques,
- deux représentants des clients des transports collectifs,
- deux élus des communes ou groupements de communes concernées par l'activité de l'entreprise;

— neuf représentants des salariés élus par le personnel de l'entreprise dans les conditions prévues au chapitre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Un administrateur est proposé par le conseil pour être nommé président-directeur général par décret pris en Conseil des ministres sur le rapport du ministre chargé des Transports.

Le commissaire du gouvernement et le chef de la mission de contrôle économique et financier des transports (MCEFT) siègent de droit aux séances du conseil. Le secrétaire du comité social et économique ou son représentant assiste également aux séances du conseil.

La liste des administrateurs et leurs mandats, ainsi que les modalités de leur rémunération, figurent en annexe.

Conformément aux dispositions de l'article 8 du décret du 24 février 2022 susmentionné, le conseil d'administration délibère notamment sur :

1) la fixation du siège de la Régie ;
2) les conventions d'exploitation et de gestion d'infrastructure ainsi que celles portant sur les missions de sécurité avec Île-de-France Mobilités et leurs avenants ;
3) les questions relatives au statut du personnel ;
4) pour chaque exercice, les états prévisionnels des recettes et des dépenses, les comptes ainsi que les comptes consolidés du groupe que la Régie constitue avec ses filiales ;
5) les projets d'investissement et de désinvestissement de la Régie ;
6) la stratégie de financement, le plafond et le montant annuel des emprunts à émettre ;
7) la conclusion des marchés publics que la Régie passe pour ses besoins en tant qu'entité adjudicatrice ;
8) le déclassement des biens appartenant à la Régie, les acquisitions ou aliénations de tout bien immobilier, la délivrance des titres d'occupation ou des conventions de gestion du domaine public, les prises ou cessions à bail de tous biens immobiliers lorsque le bail a une durée supérieure à neuf ans ;
9) les prises, extensions ou cessions de participations financières ;
10) les actions judiciaires, transactions et désistements.

Le conseil peut déléguer au président-directeur général, dans les limites qu'il détermine, les attributions prévues aux 2), 5) et 7) à 10).

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2022-251 du 24 février 2022, le conseil d'administration adopte son règlement intérieur, lequel intérieur précise les compétences du conseil d'administration et définit avec des seuils de délégation applicables, notamment :

— en matière d'approbation de marchés, le conseil étant compétent pour les marchés supérieurs à 60 millions d'euros HT;

— en matière d'approbation d'avant-projets d'investissements, le conseil étant compétent pour les avant-projets supérieurs à 100 millions d'euros HT;

— en matière d'acquisition, d'aliénation de tous biens immobiliers, le conseil étant compétent pour les dossiers supérieurs à 2 millions d'euros HT;

— pour les occupations domaniales, le conseil étant compétent pour les dossiers dont le montant de la redevance annuelle est supérieur à 10 millions d'euros HT.

S'agissant des filiales et participations, le conseil est compétent en matière d'approbation de prise, extension ou cession de participations financières, par l'Epic RATP, d'un montant nominal supérieur à 15 millions d'euros HT. Le conseil donne un avis simple sur :

— le plan stratégique de la société RATP Développement et le budget de l'année N+1 de cette même société, avec son plan de financement;

— tout projet de prise, extension ou cession de participation financière réalisé par une filiale du groupe RATP dont le montant dépasse le seuil de 30 millions d'euros;

— tout projet de prise, extension ou cession de participation financière réalisé par une filiale du groupe RATP pour lequel la MCEFT exerce son pouvoir d'évocation ou que le président-directeur général de la RATP décide de soumettre au conseil;

— les réponses aux appels d'offres qui ont fait l'objet d'un avis défavorable de la MCEFT ou pour lesquels la MCEFT exerce son pouvoir d'évocation ; par ailleurs, une information sur les réponses aux appels d'offres est fournie au conseil d'administration qui suit immédiatement leur dépôt;

---

1. Source : ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique : https://www.economie.gouv.fr/facileco/gouvernement-ou-gouvernance-dentreprise.
2. En cas de vacance pour quelque cause que ce soit du siège d'un membre de conseil d'administration ou de surveillance, son remplaçant n'exerce ses fonctions que pour la durée restant à courir jusqu'au renouvellement de la totalité dudit conseil. Les remplaçants des administrateurs représentants de l'État et des personnalités sont également nommés par décret.
Pour les représentants des salariés élus, les candidats venant sur une liste immédiatement après le dernier candidat élu sont appelés à remplacer les représentants élus sur cette liste dont le siège deviendrait vacant pour quelque cause que ce soit, sauf en cas de renouvellement du conseil d'administration ou de surveillance dans les conditions prévues à l'article 13 de la loi 83-675 sur la démocratisation du secteur public. En cas de vacance du siège réservé, celui-ci est assuré par le candidat inscrit sur la liste, placé immédiatement après le dernier candidat élu, et appartenant à la même catégorie que celui qu'il remplace. Si la liste concernée ne suffit plus à pallier les vacances, les sièges non pourvus demeurent vacants jusqu'à l'élection suivante. Toutefois, dans l'hypothèse où le nombre des vacances dépasse la moitié des sièges, une élection partielle est organisée sauf dans les six derniers mois du mandat.

— nonobstant les autres seuils applicables, tout projet de développement dans lequel le groupe RATP intervient en groupement, lorsque les capitaux engagés dans le projet dépassent 80 millions d'euros pour l'ensemble des partenaires. Cette disposition n'est pas applicable quand la part du groupe RATP dans le groupement est inférieure ou égale à 10 %.

Le conseil délibère également sur les garanties apportées par la RATP à un tiers, pour le compte d'une filiale du Groupe, dont le montant par engagement dépasse 10 millions d'euros. Pour les garanties individuelles inférieures à ce seuil, le conseil fixe une enveloppe annuelle d'un montant maximum de 50 millions d'euros, charge à son président de rendre compte au conseil de son utilisation. Toute garantie venant en dépassement de l'enveloppe annuelle de 50 millions d'euros est soumise au conseil.

La RATP veille à ce que RATP Participations désigne au moins un administrateur de la RATP dans les filiales RATP Real Estate, RATP Travel Retail, RATP Habitat et RATP Connect.

Le conseil d'administration de la RATP examine la stratégie du Groupe à l'égard de ses filiales, et entend au moins une fois par an un rapport sur chacune des sociétés dans laquelle la RATP détient une participation significative (contrôle exclusif ou participation supérieure à 30 millions d'euros).

Enfin, l'État est compétent pour décider des augmentations de capital de la RATP[3]. En l'absence de convention portant sur des opérations courantes conclues à des conditions normales, il n'existe pas de procédure mise en place par le conseil en vue de vérifier que lesdites conventions respectent effectivement les dispositions de l'article L. 225-39 du Code de commerce[4].

2 – Le président-directeur général

Le président-directeur général met en œuvre la politique définie par le conseil d'administration et assure l'exécution de ses délibérations. Il assure la bonne marche de la Régie et dirige les services.

Il est responsable de la gestion économique et financière de l'établissement et du contrôle de cette gestion. Il agit, en toutes circonstances, au nom de l'établissement public et rend compte au conseil d'administration de sa gestion.

Le président-directeur général représente la Régie en justice, devant toute autorité administrative ou publique indépendante et dans tous les actes de la vie civile.

Il est en particulier compétent pour :
— convoquer le conseil d'administration dans les conditions fixées par les articles 5 et 6 du décret n° 2022-251 du 24 février 2022 ;
— conclure tous actes, transactions, ou conventions nécessaires à la bonne marche de l'établissement public, dans le respect des compétences du conseil d'administration définies à l'article 8 du même décret ;
— conclure tous marchés publics que la Régie passe pour ses besoins en tant qu'entité adjudicatrice, dans la limite des compétences du conseil d'administration et des délégations accordées par ce dernier, après avis, s'il y a lieu, de la commission des marchés prévue par l'article 13 du même décret ;
— décider la prise ou cession à bail de tous biens immobiliers lorsque le bail a une durée égale ou inférieure à neuf ans ;
— établir l'état prévisionnel des recettes et des dépenses et ses décisions modificatives et, après approbation du conseil d'administration, les exécuter ;
— diriger l'ensemble des services, recruter et gérer le personnel dans le cadre du statut de celui-ci.

La rémunération du président-directeur général est fixée par le ministre chargé de l'Économie conformément au décret n° 53-707 du 9 août 1953 relatif au contrôle de l'État sur les entreprises publiques nationales. L'information sur la rémunération du président-directeur général est publiée dans le rapport de l'État actionnaire.

3 – Le comité exécutif

Le comité exécutif (Comex) est une instance opérationnelle chargée d'assister le PDG dans la direction des affaires de l'entreprise. Le Comex est amené à examiner les projets stratégiques du Groupe. Il assure le suivi des objectifs et des résultats opérationnels du groupe.

Le président-directeur général réunit de manière hebdomadaire le Comex. Il désigne l'ensemble de ses membres.

Au 31 décembre 2023, le Comex est composé comme suit :
— Jean Castex, président-directeur général ;
— Jean-Yves Leclercq, directeur de la performance Groupe ;
— Sylvie Buglioni, directrice du pôle projets, technique et industriel ;
— Frédéric Tran Kiem, directeur digital et innovation Groupe ;
— Jean Agulhon, directeur général adjoint, directeur des ressources humaines Groupe ;
— Hiba Farès, présidente du directoire RATP Dev ;
— Anaïs Lançon, directrice de la communication Groupe, de l'engagement et de la marque ;
— Marie-Claude Dupuis, directrice stratégie et ville durable ;
— Jean-Louis Houpert, directeur de RATP Infrastructures ;
— Agnès Ogier, directrice de la BU RATP Services Ferrés ;
— Emmanuelle Cortot-Boucher, secrétaire générale du Groupe, directrice des services de la direction générale.

Sylvain Durand, directeur de cabinet du président-directeur général, assure le secrétariat du Comex.

4 – Autres informations

Au 31 décembre 2023, le conseil est composé de la façon suivante :

Nom	Fonction	Autres mandats
REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT		
Mme Calais Élise	Adjointe au 4e sous-directeur à la direction du budget au ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique	Membre des conseils d'administration de Météo-France, CEREMA, Société du Canal Seine-Nord Europe, établissement public d'aménagement de Saint-Étienne, établissement public foncier d'Île-de-France, établissement public d'aménagement Paris-Saclay
M. Castex Jean	Président-directeur général de la RATP	— Président de la Fondation agir contre l'exclusion (Face) — Président de la Fondation du groupe RATP — Président du conseil de surveillance de RATP Développement — Conseiller municipal de Prades

3. Mention obligatoire en application du 3° de l'article L. 225-37-4 du Code de commerce.
4. Mention obligatoire en vertu du 6° de l'article L. 22-10-10 du Code de commerce.

Nom	Fonction	Autres mandats
Mme Fau Corinne	Ancienne directrice finances, achats et assurances et membre du directoire d'Enedis	Présidente du conseil d'administration de LFB SA
M. Ferrand Nicolas	Directeur général exécutif de la Société de livraison des ouvrages olympiques (Solideo)	Administrateur Oppic
Mme Gay Emmanuelle	Directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement, et des transports d'Île-de-France (DRIEAT)	Membre des conseils d'administration de EPFIF, de GPA, de la Solideo, d'ORF, d'Apur, d'IPR, de l'AESN et l'EPAPS (en tant que suppléante), membre du conseil de surveillance de la SGP
Mme Gicquel May	Directrice de participations « Transports » de l'Agence des participations de l'État, ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique	— Membre du conseil d'administration d'Aéroports de Paris (ADP) — Membre du conseil de surveillance du Grand Port fluvio-maritime de l'Axe Seine (HAROPA Port) — Membre du conseil de surveillance de la Banque Postale
M. Guillaume Marc	Préfet de la Région Île-de-France et préfet de Paris	— Le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, assiste de droit au conseil d'administration de EPA Marne, EPA Orly Rungis Seine Amont, EPA Paris La Défense, établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF), EPA Paris Saclay, Solideo. — Le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, est membre du conseil d'administration d'EPAURIF, Airparif, BruitParif, établissement public pour la reconstruction de Notre-Dame de Paris et de la Fondation Bettencourt Schueller. — Le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, est président du conseil d'administration de l'Institut Gustave Roussy, président de la commission consultative de l'environnement de Roissy, président du conseil de surveillance de l'agence régionale de santé, vice-président du conseil d'administration de l'Agence de l'eau Seine-Normandie. — Le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, est commissaire du gouvernement au Comité des tutelles financières et techniques de la SGP et assiste de droit au conseil de surveillance de la SGP. — Le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, est commissaire du gouvernement au Samu social de Paris. — Le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, est également délégué interministériel Euro Disneyland au projet Euro Disneyland en France.
Mme Médard Alice-Anne	Présidente de la section mobilités et transports à l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)	— Membre du conseil de surveillance du grand port maritime de la Rochelle — Membre du conseil de surveillance du grand port maritime de Bordeaux
M. Trutt Didier	Président-directeur général de l'Imprimerie nationale SA (IN Groupe)	Administrateur de la Française des Jeux (FDJ)
ÉLUES DES COMMUNES OU GROUPEMENTS DE COMMUNES CONCERNÉS PAR L'ACTIVITÉ DE L'ENTREPRISE		
Mme Akkari Maya	Proviseure du lycée Armand-Carrel, conseillère de Paris	— Conseillère de Paris déléguée auprès du maire du 18e arrondissement, chargée de la politique de la ville et des centres sociaux — Présidente de la commission départementale des valeurs locatives (CDVL) — Administratrice de la Saete, la Sete, la Saemes, du CASVP, du CSCCU et du CSCCE
Mme Desbois Nadia	Professeure du secondaire / consultante, conseillère municipale d'Antony	— Administratrice du centre communal d'action sociale (CCAS) de la ville d'Antony — Administratrice de la caisse des écoles de la ville d'Antony — Administratrice de l'association Territoire zéro chômeur de longue durée d'Antony — Administratrice du lycée Emmanuel-Mounier (Châtenay-Malabry)
PERSONNALITÉS ISSUES DES MILIEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES		
Mme Bellon Michèle	Ancienne présidente d'ERDF	— Administratrice de HF Company — Administratrice de Groupe Cahors
M. de Romanet Augustin	Président-directeur général du Groupe ADP	**Mandats au sein du Groupe ADP** — Segment commerces et services : Président et administrateur Extime Media (SAS), membre du conseil de Duty Free Paris (SAS), membre du conseil de direction de Extime Travel Essentials Paris (SAS) — Segment autres activités internationales : Membre du conseil d'administration de GMR Airports limited (GAL) — Fondation d'entreprise Groupe ADP : Président de la Fondation d'entreprise Groupe ADP Membre du conseil d'administration de Alliance pour l'Éducation – United Way (association) **Autres mandats :** — Président du conseil d'administration de l'établissement public du domaine national de Chambord — Président du conseil d'administration de Paris Europlace, administrateur de la société européenne cotée Scor — Membre du conseil de surveillance de la société Le Cercle des économistes — Administrateur de Qualium, président de l'association Paris Europlace, institut pour l'innovation économique et sociale (Fonds de dotation) — Président du conseil d'administration du Cercle Turgot (association)

Nom	Fonction	Autres mandats
PERSONNALITÉS REPRÉSENTANT LES CLIENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS		
M. Babut Michel	Vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports Île-de-France	Aucun mandat
M. Bernardelli Stéphane	— Membre de Union nationale des associations familiales — Salarié chez Inetum Cleva	**Mandats associatifs nationaux :** — Administrateur désigné par l'Unaf suppléant au CNSR (Conseil national de la sécurité routière) — Conseiller à la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) **Mandats associatifs locaux :** — Administrateur au conseil d'administration de l'Udaf93 (vice-président) — Administrateur désigné par l'Udaf93 à la CAF de Seine-Saint-Denis et conseiller à la CPAM de Seine-Saint-Denis
PERSONNALITÉS CHOISIES POUR LEURS COMPÉTENCES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS OU DES POLITIQUES DE DÉPLACEMENT		
M. Angles Bruno	Directeur général d'AG2R La Mondiale	— Administrateur de différentes entités au sein du Groupe AG2R La Mondiale — Administrateur de la Fondation de France — Co-gérant de la SCI Des Îles en Ré — Co-gérant de la SCI Les Toits de Varenne — Administrateur Société agricole et immobilière du golf de Saint-Nom-La-Bretèche
M. Raulin Patrice	Ancien président de la Société Lyon-Turin Ferroviaire, de la Société française du tunnel routier du Fréjus, de l'École nationale des travaux publics de l'État et du conseil de surveillance de la Société des aéroports de Lyon	Membre de la commission des marchés du groupe APRR
REPRÉSENTANTS DES SALARIÉS ÉLUS		
M. Bouzourene Mohamed	Élu sur la liste UNSA	Administrateur de RATP Habitat
Mme Dadou Valérie	Élue sur la liste UNSA	Administratrice de RATP Real Estate
Mme De Wilde-Ghikh Laurence	Élue sur la liste UNSA	Administratrice de la Fondation du groupe RATP
M. El Hachemi Abdelmalek	Élu sur la liste Rassemblement	Aucun mandat
Mme Pedraza Gaëlle	Élue sur la liste CGT	Administratrice de RATP Habitat
M. Renaud Fabien	Élu sur la liste CFE-CGC	Administrateur de RATP Travel Retail
M. Roué Gilles	Élu sur la liste CGT	Administrateur de RATP Real Estate
M. Techer Hervé	Élu sur la liste SUD	Administrateur de RATP Connect
M. Wallop Luc	Élu sur la liste Rassemblement	Administrateur de la Fondation du groupe RATP

Nominations et départs des administrateurs

— Madame Magali Joessel, personnalité issue des milieux socio-économiques, a mis fin à son mandat d'administratrice à compter du 1er août 2023. Elle n'a pas encore été remplacée.
— Par décret en date du 26 septembre 2023, madame Alice-Anne Médard a été nommée membre du conseil d'administration, en qualité de représentante de l'État, en remplacement de monsieur Pierre-Alain Roche.
— Par décret en date du 21 novembre 2023, madame May Gicquel a été nommée membre du conseil d'administration, en qualité de représentante de l'État, en remplacement de madame Céline Fornaro.

B – FONCTIONNEMENT DES ORGANES DE GOUVERNANCE

CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL

Sur proposition du président-directeur général, le conseil d'administration désigne le secrétaire du conseil, qui a la responsabilité des comptes-rendus et procès-verbaux des séances du conseil et des commissions permanentes ou temporaires.

Le conseil se réunit au moins six fois par an, compte non tenu d'éventuelles réunions extraordinaires, notamment pour le renouvellement du mandat du conseil ou du président-directeur général.

Le conseil d'administration est doté de trois commissions et d'un comité d'audit chargés de préparer les décisions soumises au conseil et de compléter son information.

La commission de la modernisation technique, technologique et du transport (CMTTT) examine principalement les dossiers relatifs à la modernisation et à l'innovation techniques et technologiques de l'entreprise. Elle traite des questions liées au développement et à la maintenance des réseaux, aux projets d'investissement, à la politique pluriannuelle d'investissements, aux marchés.

La commission économique et stratégique (CES) examine les dossiers économiques et stratégiques, ainsi que les questions de prospective liées à l'évolution de l'environnement économique, concurrentiel et institutionnel de la RATP et du Groupe. Elle traite des questions liées au budget, aux comptes semestriels consolidés et aux comptes annuels sociaux et consolidés du groupe RATP (états financiers, rapport de gestion, déclaration de performance extra-financière, rapport de gouvernement), aux conventions d'exploitation et de gestion d'infrastructure ainsi que celles portant sur les missions de sûreté avec Île-de-France Mobilités, à la politique sociale, au plan de développement des compétences, au domaine immobilier de la RATP, aux activités des filiales et aux accords de coopération. Elle examine le plan d'entreprise et assure son suivi, les plans stratégiques et financiers de l'Epic et de ses principales filiales, le rapport d'activité et de développement durable, le rapport RSE, et les rapports financiers semestriels et annuels.

La commission de l'innovation et du service aux clients (CISC) examine plus particulièrement les dossiers relatifs aux services, et notamment le suivi des tableaux de bord de la qualité de service, le suivi des conventions d'exploitation et de gestion d'infrastructure ainsi que celles portant sur les missions de sûreté avec Île-de-France Mobilités, les indicateurs des référentiels de service (qualité de service, relation de service), les baromètres de la satisfaction client, les chantiers du plan d'entreprise liés à la qualité de service, l'offre de transport et son évolution, les démarches qualité, les politiques d'information voyageurs, d'accessibilité, de relation de service, de billettique, de sécurité des biens et des personnes, de diversification des services et d'entretien, de valorisation et de gestion des espaces, et les projets d'innovation de service.

Le comité d'audit examine notamment les comptes sociaux annuels et les comptes consolidés semestriels et annuels, en particulier sous l'aspect de la fiabilité des systèmes d'information qui concourent à leur établissement, la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées. Il s'assure de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques et valide le programme de l'audit interne et la qualité de ses méthodes, la politique de maîtrise des risques, et les actions correctrices mises en œuvre. Il arrête la communication financière de l'entreprise et assure le contrôle légal des comptes sociaux annuels et des comptes consolidés semestriels et annuels effectué par les commissaires aux comptes. Le comité d'audit est le garant de l'indépendance des commissaires aux comptes. Il examine la procédure de choix des commissaires aux comptes. Il donne son avis au conseil sur leur désignation et leur rémunération. Il vérifie la bonne mise en place du dispositif de prévention et de détection de la corruption et du trafic d'influence. Il examine la stratégie de financement, le plafond et le montant annuel des emprunts à émettre.

TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au cours des huit séances (sept ordinaires, une exceptionnelle) tenues en 2023 ont été notamment présentés les dossiers suivants :

STRATÉGIE/POLITIQUE D'ENTREPRISE

— Suivi du plan d'entreprise.
— Présentation des plans stratégiques et de performance des filiales.
— Stratégie de financement, plafond et montant annuel des emprunts à émettre.
— Contribution à la neutralité carbone et adaptation au changement climatique.
— Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 : enjeux économiques et sociaux, enjeux de projets et de prestations industrielles, enjeux en matière d'innovation et de services aux clients pour la RATP.
— Présentation de la programmation pluriannuelle des investissements.
— Financement des activités de préfiguration de la gestion technique des infrastructures du Grand Paris Express.
— Point sur les partenariats avec les établissements d'enseignement et de formation aux fins de recrutement.

FILIALES

— Suivi de l'activité de la filiale RATP Développement, avis donné sur son budget.
— Plan stratégique 2023-2029 de RATP Développement.
— Augmentation de capital de RATP Participations.

RAPPORTS ANNUELS

— Rapport de gouvernement d'entreprise 2022.
— Rapport de gestion du groupe RATP au 31 décembre 2022 intégrant les résultats financiers, la déclaration de performance extra-financière, le contrôle interne et la gestion des risques.
— Rapport d'activité et de développement durable 2022 du groupe RATP.

DOSSIERS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX

— Comptes annuels sociaux et consolidés et comptes semestriels consolidés au 31 décembre 2022 et au 30 juin 2023.
— Budget 2024 de l'Epic avec la présentation du budget du Groupe.
— Comptes de la Caisse de coordination aux assurances sociales pour l'exercice 2022– Prévisions budgétaires pour l'exercice 2024.
— Situation au 31 décembre 2022 et au 30 juin 2023 de l'actif réalisable et disponible et du passif exigible de l'Epic RATP.
— Révision du budget de l'Epic pour l'exercice 2024.
— Contributions prévisionnelles aux œuvres sociales.

MARCHÉS ET PROJETS

— Examen des principaux marchés et projets, avec notamment l'approbation de l'avant-projet et de l'accord-cadre concernant le déploiement du système NExTEO pour les lignes B et D du RER, l'approbation d'une commande relative à l'étude et la fourniture de trains sur pneumatiques destinés aux lignes 1, 4, 6, 11 et 14 du métro parisien et du Nouveau Grand Paris;
— Présentation du bilan de la politique annuelle des achats.

AFFAIRES DOMANIALES, avec l'examen de décisions de déclassement, de cession et de vente.

RELATIONS AVEC ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

— Avenants au contrat 2021/2024 Île-de-France Mobilités-RATP;
— Points de suivi trimestriels du contrat avec Île-de-France Mobilités.

POLITIQUE COMMERCIALE ET DE SERVICES / EXPLOITATION

— Rapport de la médiatrice.
— Point d'information sur les travaux d'été et retour d'expérience.
— Présentation de la sécurité ferroviaire – Bilan 2022 et perspectives 2023.
— Présentation du service clientèle.
— Point sur la qualité de l'air dans les espaces souterrains ferroviaires.
— Incident du 14 juin 2023 sur la ligne 4 : retour d'expérience et plan d'actions.
— Point sur l'information voyageurs.

Le conseil a par ailleurs été informé par le président-directeur général, lors de chacune de ses séances, de la conduite des affaires du groupe RATP, dans le cadre des informations générales.

Le comité d'audit a examiné les dossiers suivants :
— en janvier : présentation du risque climat, présentation du projet Perform et de la filiale RATP Évolution Services, et présentation des conclusions des travaux intérimaires sur les comptes 2022.
— en février : principes et méthodes comptables 2022, arrêté des comptes au 31 décembre 2022, analyse de gestion 2022, rapport des commissaires aux comptes, suivi des honoraires complémentaires des commissaires aux comptes.
— en avril : audit, risques et contrôle interne, bilan 2022, cartographie des risques entreprises 2023, projection audit et contrôle interne - programme et plan de charges, programme d'audit externe - présentation par les commissaires aux comptes.
— en juillet : arrêté des comptes au 30 juin 2023 (méthodes comptables, analyse de gestion), présentation des commissaires aux comptes sur l'arrêté des comptes au 30 juin 2023, honoraires complémentaires des commissaires aux comptes - situation au 1er semestre 2023.
— en décembre : présentation de la stratégie de financement, plafond et montant annuel des emprunts à émettre.

POLITIQUE DE DIVERSITÉ AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration de la RATP compte, au 31 décembre 2023, 42,31 %[5] de femmes. Les collèges des représentants de l'État et des personnalités qualifiées comportent, pour leur part, 47,06 %[6] de femmes, conformément aux dispositions de la loi n° 2014-873 du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes.

Comme indiqué au point A.1, trois collèges sont représentés au sein du conseil d'administration, avec la nomination par décret des représentants de l'État et des personnalités qualifiées (les administrateurs salariés sont élus). L'État procède donc aux nominations des personnalités au titre des catégories définies par les textes qui illustrent la diversité des profils et des expériences : personnalités choisies en fonction de leurs compétences dans le domaine des transports ou des politiques de déplacement, personnalités issues des milieux socio-économiques, représentants des clients des transports collectifs, élus des communes ou des groupements de communes concernées par l'activité de l'entreprise.

Les profils des représentants de l'État traduisent tout à la fois la représentation des corps institutionnels en rapport étroit avec l'entreprise (ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, inspection générale de l'environnement et du développement durable, préfecture de la Région Île-de-France et de Paris, direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France) et de dirigeants d'entreprises dont l'expérience est bénéfique au Groupe, l'intervention de celui-ci dans le secteur concurrentiel étant amenée à se développer.

Depuis 2021, la RATP dépasse les objectifs de représentativité attendus pour 2026 dans la loi n° 2021-1774 du 24 décembre 2021 visant à accélérer l'égalité économique et professionnelle, dite « loi Rixain », qui instaure une obligation de représentation pour les femmes et les hommes : le Comex de la RATP est constitué de 55 % de femmes et la population des cadres dirigeants compte 37 % de femmes et 63 % d'hommes. Ces scores démontrent l'engagement de tous les salariés et de la ligne managériale de la RATP pour lutter contre les stéréotypes et faire évoluer les mentalités.

Concernant le taux de féminisation, on enregistre à fin décembre 2023 les données suivantes :

	Taux de féminisation 2022	Taux de féminisation 2023
Comex	50 %	55 %
Codir	26 %	22 %
Cadres de direction	27 %	27 %
Cadres supérieurs	42 %	43 %

C – RÉMUNÉRATION

Aux termes de l'alinéa 2 de l'article 4 du décret du 24 février 2022 susmentionné : « *Les membres du conseil d'administration exercent leurs fonctions à titre gratuit* », sans préjudice du remboursement par la RATP des frais exposés pour l'exercice dudit mandat.

D – CONVENTIONS CONCLUES PAR LES FILIALES

Aucune convention, telle que visée par le 2° de l'article L. 225-37-4 du Code de commerce, n'est intervenue en 2023 entre un administrateur et une filiale de la RATP.

5. 11 femmes sur 26 membres du CA.
6. 8 femmes sur 17 membres des collèges précités.

COMPTES CONSOLIDÉS

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés
PAGE 136

État du résultat global
PAGE 140

Bilan consolidé
PAGE 142

Tableau des flux de trésorerie consolidés
PAGE 143

Tableau de variation des capitaux propres
PAGE 144

Annexe aux comptes consolidés
PAGE 145

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2023
Au conseil d'administration de la RATP,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le commissaire aux participations de l'État, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la RATP relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2023, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion

RÉFÉRENTIEL D'AUDIT

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie "Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés" du présent rapport.

INDÉPENDANCE

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le Code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2023 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

ÉVALUATION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES DE L'EPIC

Risque identifié

Les immobilisations corporelles et incorporelles représentent un montant significatif du total de l'actif du Groupe (8.535 millions d'euros, soit 44 % à fin 2023). Elles concernent notamment les biens de l'Epic (à 90 %) et sont portées par ses différentes unités génératrices de trésorerie (UGT) : l'opérateur de transport (OT), le gestionnaire d'infrastructure (GI) et l'opérateur de sûreté (SUR).

Le modèle économique et de gestion de la RATP est en évolution avec la signature du contrat avec Île-de-France Mobilités pour la période 2021-2024, la mise en place de la régulation économique par l'Autorité de régulation des transports (ART) pour le GI (2020) et l'opérateur de sûreté (2023), et l'ouverture progressive à la concurrence des marchés de transports. L'exercice 2023 a par ailleurs été marqué par un contexte macroéconomique entraînant un niveau élevé d'inflation.

Les actifs de l'Epic n'intègrent pas d'actifs à durée de vie indéfinie. Toutefois, des tests de dépréciation sont historiquement effectués par le management pour s'assurer que la valeur comptable des actifs de l'Epic n'est pas supérieure à leur valeur recouvrable et ne présente pas de risque de perte de valeur.

Ces tests de dépréciation sont réalisés selon les modalités exposées dans la note 17 « Tests de dépréciation d'actifs » de l'annexe aux comptes consolidés.

À fin 2023, la direction financière a réalisé une analyse différenciée par catégorie d'actifs, en s'appuyant notamment sur les prévisions de flux de trésorerie fixés dans le contrat, ainsi que sur les valeurs de transfert définies par la loi et ses décrets d'application concernant les biens de retour et de reprise de l'OT. À partir de l'exercice 2025, les prévisions de flux de trésorerie intègrent la sortie des activités bus du périmètre de l'Epic à la suite de leur entrée en concurrence et des hypothèses de renouvellement du contrat sur le périmètre restant à des conditions financières identiques au contrat actuel. Les marges de manœuvre constatées restent sensibles aux variations de taux de rentabilité financière et de taux d'actualisation utilisés.

Nous avons considéré l'évaluation des immobilisations incorporelles et corporelles de l'Epic comme un point clé de l'audit en raison de leurs montants significatifs dans les comptes du Groupe et du mode de détermination de la valeur recouvrable, qui repose sur le jugement de la direction.

Notre réponse

Nous avons apprécié l'approche du management dans le contexte économique, légal et réglementaire en évolution résumé ci-avant et la conformité de cette approche avec les normes comptables en vigueur.

Nous avons apprécié la pertinence de l'analyse par typologie d'actifs retenue, notamment en :
— contrôlant la valeur recouvrable estimée par typologie d'actifs et par UGT;
— appréciant la cohérence des informations et hypothèses concourant à conclure sur l'absence de dépréciations à comptabiliser.

Nous avons apprécié les modèles et les calculs retenus, notamment en :
— comparant les taux d'actualisation utilisés par activité à nos bases de données internes;
— appréciant la qualité du processus d'élaboration et d'approbation des budgets et des prévisions;
— appréciant la cohérence des informations et hypothèses prises en compte dans ces modèles d'une part avec les budgets et prévisions établis par la direction et présentés au conseil d'administration, d'autre part avec notre connaissance du secteur et des spécificités du contrat avec Île-de-France Mobilités;
— contrôlant l'analyse de sensibilité de la valeur recouvrable effectuée par le Groupe aux variations des principales hypothèses retenues.

Nous avons vérifié que l'information financière donnée dans les notes annexes était appropriée.

ÉVALUATION DES GOODWILL DE RATP DEV

Risque identifié

Le développement des activités du Groupe a été réalisé pour partie par croissance externe se traduisant par la constatation d'écarts d'acquisition (ou « *goodwill* ») sur les UGT de RATP Développement. Ces *goodwill*, qui correspondent au cas présent à l'écart entre le prix payé et la juste valeur des actifs acquis et passifs repris, représentent 287 millions d'euros au 31 décembre 2023.

Des tests de dépréciation sont effectués par le management pour s'assurer que la valeur comptable de ces écarts d'acquisition n'est pas supérieure à la valeur recouvrable et ne présente pas de risque de perte de valeur.

Ces tests de dépréciation sont réalisés selon les modalités exposées dans la note 17 « Tests de dépréciation d'actifs » de l'annexe aux comptes consolidés.

Les tests de dépréciation se basent sur des budgets à moyen terme. Ces budgets intègrent notamment des hypothèses de renouvellement des contrats. Les marges de manœuvre constatées restent très sensibles aux taux d'actualisation utilisés. Toute évolution défavorable de la rentabilité attendue est de nature à affecter de manière sensible la valeur recouvrable.

Nous avons considéré l'évaluation des *goodwill* de RATP Développement comme un point clé de l'audit en raison de leurs montants significatifs dans les comptes du Groupe et du mode de détermination de la valeur recouvrable, qui repose sur le jugement de la direction, s'agissant notamment des estimations de flux de trésorerie futurs ou des taux d'actualisation utilisés.

Notre réponse

Nous avons apprécié la conformité de la méthodologie appliquée par le Groupe aux normes comptables en vigueur.

Nous avons effectué également une analyse critique des modalités de mise en œuvre de cette méthodologie et apprécié notamment :
— le caractère raisonnable des projections de flux de trésorerie et des taux de croissance retenus par rapport au contexte économique et financier,
— la fiabilité du processus d'établissement des estimations en examinant les causes des différences entre les prévisions des exercices précédents et les réalisations,
— la cohérence de ces projections de flux de trésorerie avec les dernières estimations de la direction telles qu'elles ont été présentées au conseil d'administration dans le cadre des processus d'élaboration du plan moyen terme,
— le calcul du taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie estimés par rapport aux données observables,
— la pertinence des analyses de sensibilité de la valeur recouvrable effectuée par le groupe aux variations des principales hypothèses retenues.

Nous avons apprécié également le caractère approprié des informations présentées dans les notes de l'annexe aux comptes consolidés.

ÉVALUATION DES IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIFS

Risque identifié

Un montant d'impôts différés actifs nets de 509 millions d'euros figure dans le bilan consolidé.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables ne sont reconnus que dans la mesure où la réalisation d'un bénéfice imposable futur, qui permettra d'imputer les différences temporelles, est probable et la recouvrabilité de ces impôts différés actifs est appréciée sur un horizon de temps raisonnable en tenant compte des évolutions attendues du taux de l'impôt.

Les modalités d'évaluation de la créance d'impôt différé sont décrites dans la note 9.3 « Impôts différés » de l'annexe aux comptes consolidés.

Nous avons identifié ce sujet comme un point clé de l'audit compte tenu du jugement exercé par la direction à cet égard, notamment la capacité de l'Epic à atteindre les objectifs définis dans le business plan établi par la direction de l'entité et approuvé par le conseil d'administration.

Notre réponse

Nos travaux ont consisté à apprécier la probabilité que l'Epic RATP puisse utiliser dans le futur des pertes fiscales reportables générées à ce jour, notamment au regard :
— des impôts différés passifs existant dans la même juridiction fiscale et qui pourront être imputés sur les pertes fiscales reportables existantes avant leur expiration,
— de la capacité de l'Epic à dégager des profits taxables futurs permettant d'absorber les pertes fiscales antérieures.

Nous avons apprécié si la méthodologie retenue par la direction pour identifier les pertes fiscales reportables existantes qui seront utilisées, soit par des impôts différés passifs soit par des profits taxables futurs, est appropriée.

Pour l'appréciation des profits taxables futurs, nous avons évalué la fiabilité du processus d'établissement des projections de résultats futurs et la probabilité que le Groupe recouvre ses actifs d'impôts différés en :

— comparant les projections de résultats des exercices antérieurs avec les résultats réels des exercices concernés,
— faisant une analyse critique des hypothèses fiscales utilisées par la direction pour établir les projections de résultats au-delà de la période du business plan et contrat actuel avec Île-de-France Mobilités.

Nous avons apprécié également le caractère approprié des informations présentées dans l'annexe aux comptes consolidés.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

DÉSIGNATION DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Les cabinets KPMG SA et Mazars ont été nommés commissaires aux comptes de la RATP par le commissaire aux participations de l'État le 26 mars 2015.

Au 31 décembre 2023, les cabinets KPMG SA et Mazars étaient dans la 9e année de leur mission sans interruption.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de l'Établissement à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider l'Établissement ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

OBJECTIF ET DÉMARCHE D'AUDIT

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.821-55 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre Établissement.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

— il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
— il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne;
— il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés;
— il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de l'Établissement à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire

l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier;
— il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle;
— concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

RAPPORT AU COMITÉ D'AUDIT

Nous remettons au comité d'audit un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du Code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris La Défense,
le 18 mars 2024

KPMG SA

Stéphanie MILLET
Associée

Courbevoie,
le 18 mars 2024

MAZARS

Erwan CANDAU
Associé

État du résultat global

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

COMPTE DE RÉSULTAT

En millions d'euros	Notes	31/12/2023	31/12/2022
CHIFFRES D'AFFAIRES	5	**6 512**	**6 076**
Autres produits des activités ordinaires	5	1 329	1 140
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	5	**7 841**	**7 216**
Achats consommés		(1 967)	(1 617)
Autres achats et charges externes		(1 141)	(1 081)
Impôts, taxes et versements assimilés	6	(230)	(211)
Charges de personnel	7	(3 827)	(3 456)
Autres charges d'exploitation		(26)	(54)
EBITDA		**650**	**797**
Dotations aux amortissements		(568)	(556)
Dotations et reprises aux provisions		14	(30)
Résultat de cessions d'actifs		10	(25)
Effets des opérations sur le périmètre			(5)
Pertes de valeur		(2)	4
Autres produits et charges opérationnels		(8)	4
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence	19	12	5
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL APRÈS QUOTE-PART DE RÉSULTAT NET DES ENTITÉS MISES EN ÉQUIVALENCE		**107**	**193**
Coût de l'endettement net	8	(157)	(125)
Autres charges et produits financiers	8	(3)	6
RÉSULTAT FINANCIER		**(160)**	**(119)**
RÉSULTAT DES ACTIVITÉS ORDINAIRES AVANT IMPÔTS		**(53)**	**74**
Impôts sur le résultat	9	11	(14)
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES		**(42)**	**60**
Résultat net des activités non poursuivies	3	(70)	(89)
RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ		**(112)**	**(30)**
PART DU GROUPE		**(109)**	**(26)**
Intérêts minoritaires		(3)	(4)

AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Résultat net consolidé	**(112)**	**(30)**
Variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	(134)	97
Impôts différés sur la variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie		(2)
Écarts de conversion	(1)	4
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments recyclables en résultat		2
Éléments recyclables en résultat des activitées non poursuivies	(6)	7
Total des éléments recyclables en résultat	**(140)**	**107**
Réévaluations au titre des régimes à prestations définies brut	(47)	289
Impôts différés sur les réévaluations au titre des régimes à prestations définies	(1)	
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat	(1)	13
Variation de la juste valeur des titres non consolidés	(3)	
Total des éléments non recyclables en résultat	**(52)**	**303**
Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global	**(192)**	**410**
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL	**(304)**	**380**
Part du Groupe	(301)	382
Intérêts minoritaires	(3)	(2)

Bilan consolidé

En millions d'euros

Actif	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Goodwill net	10	300	298
Immobilisations incorporelles	11	1 317	1 133
Immobilisations corporelles	12	7 218	7 100
Titres mis en équivalence	19	175	164
Titres non consolidés	20	67	89
Instruments financiers dérivés - non courants	32	14	82
Actifs financiers en concession - non courants	16	3 189	3 494
Autres actifs financiers - non courants	21	133	134
Impôts différés actifs	9	509	496
ACTIFS NON COURANTS		**12 923**	**12 991**
Stocks et en-cours	22	254	258
Créances d'exploitation	23	1 887	2 569
Instruments financiers dérivés - courants	32	6	8
Actifs financiers en concession - courants	16	563	367
Autres actifs financiers - courants	21	351	71
Trésorerie et équivalents de trésorerie	24	3 021	1 943
ACTIFS COURANTS		**6 082**	**5 218**
Actifs des activités non poursuivies		198	369
TOTAL ACTIF		**19 203**	**18 578**

En millions d'euros

Passif	Notes	31/12/2023	31/12/2022
Dotation en capital	25	433	433
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	25	251	251
Réserves		4 517	4 737
Résultat de la période		(109)	(26)
CAPITAUX PROPRES - PART DU GROUPE		**5 091**	**5 395**
Intérêts minoritaires		(6)	13
CAPITAUX PROPRES - TOTAL		**5 085**	**5 407**
Provisions pour avantages au personnel	26	690	611
Autres provisions - non courantes	27	207	240
Dettes financières - non courantes	28	5 150	5 293
Passifs financiers - opérations de location - non courants	14	180	204
Dettes financières en concession - non courants	16	382	381
Instruments financiers dérivés - non courants	32	78	45
Impôts différés passifs	9	5	8
Autres créditeurs		3	4
PASSIFS NON COURANTS		**6 696**	**6 784**
Autres provisions - courantes	27	86	72
Dettes financières - courantes	28	3 827	2 334
Passifs financiers - opérations de location - courants	14	42	47
Dettes financières en concession - courants	16	102	11
Instruments financiers dérivés - courants	32	126	56
Dettes d'exploitation	29	2 994	3 484
PASSIFS COURANTS		**7 177**	**6 005**
Passifs des activités non poursuivies		245	382
TOTAL PASSIF		**19 203**	**18 578**

Tableau des flux de trésorerie consolidés

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
RÉSULTAT NET (ACTIVITÉS POURSUIVIES)	**(42)**	**60**
Neutralisation résultat des entités mises en équivalence	(9)	(5)
Neutralisation amortissements et provisions	570	567
Neutralisation dotations aux amortissements des biens mis en concession	350	340
Neutralisation résultat de cession	(7)	26
Neutralisation autres éléments non monétaires	(2)	7
Neutralisation impôts différés	(11)	14
Neutralisation impôts courants		
Impôts courants versés	(5)	(16)
Variation des intérêts courus non échus	(9)	2
Neutralisation dividende	(1)	(1)
CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT APRÈS INTÉRÊTS ET IMPÔT COURANT VERSÉS	**834**	**994**
Variation du BFR d'exploitation	117	150
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES	**951**	**1 143**
Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles	(2 048)	(1 875)
Acquisition de biens mis en concession	(144)	(168)
Variation du BFR sur investissements	9	85
Subventions d'investissement appelées - hors biens en concession	1 184	945
Subventions d'investissement appelées sur biens en concession	29	
Variation des créances de subventions d'investissement à recevoir	49	3
Cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	39	36
Acquisition d'actifs financiers	(2)	(14)
Variation des prêts et avances consentis	(28)	4
Cession d'actifs financiers		
Dividendes reçus des entités mises en équivalence	13	7
Incidence des variations de périmètre	1	(9)
Autres flux liés aux opérations d'investissement	2	
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT	**(896)**	**(985)**
Part des minoritaires sur mouvements de capital		
Emissions d'emprunts obligataires	496	549
Remboursements d'emprunts obligataires	(628)	(621)
Emissions autres emprunts	214	913
Remboursements autres emprunts	(171)	(836)
Paiement net de la dette de loyer	(60)	(62)
Variation des billets de trésorerie	940	(1 183)
Variation cash collatéral et placement court terme	(292)	114
Dividendes payés aux actionnaires du Groupe		
Dividendes payés aux minoritaires	(4)	(3)
Autres flux liés aux opérations de financement	54	41
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	**550**	**(1 087)**
FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	**605**	**(929)**
Incidence de la variation des taux de change	(3)	
Autres		
Variation de trésorerie des activités non poursuivies	(49)	12
VARIATION NETTE DE LA TRÉSORERIE	**553**	**(917)**
Trésorerie d'ouverture	1 511	2 428
Trésorerie de clôture (note 24)	2 064	1 511
VARIATION DE LA TRÉSORERIE	**553**	**(917)**

Tableau de variation des capitaux propres

En millions d'euros	Dotation en capital	Contrevaleur des immobilisations mises à disposition	Réserves de conversion	Ecarts actuariels	Variation de juste valeur non recyclable	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres - part du Groupe	Montants comptabilisés directement en capitaux propres se rapportant à des actifs non poursuivies	Total capitaux propres - part du Groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2021	**433**	**251**	**(10)**	**(184)**		**(18)**	**4 569**	**5 042**	**(29)**	**5 013**	**24**	**5 037**
Résultat net de l'exercice							59	59	(85)	(26)	(4)	(30)
Autres éléments du résultat global			5	302		93		400	7	408	2	410
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL			**5**	**302**		**93**	**59**	**460**	**(78)**	**382**	**(2)**	**380**
Autres transactions entre actionnaires							(1)	(1)		(1)		(1)
Distribution de dividendes							4	4	(4)		(7)	(7)
Autres variations							1	1		1	(1)	
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2022	**433**	**251**	**(5)**	**118**		**75**	**4 633**	**5 506**	**(110)**	**5 395**	**13**	**5 407**
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2022	**433**	**251**	**(5)**	**118**		**75**	**4 632**	**5 505**	**(110)**	**5 394**	**13**	**5 407**
Résultat net de l'exercice							(43)	(43)	(67)	(109)	(3)	(112)
Autres éléments du résultat global				(50)	(3)	(134)		(186)	(6)	(192)		(192)
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL				**(50)**	**(3)**	**(134)**	**(43)**	**(229)**	**(73)**	**(302)**	**(3)**	**(304)**
Autres transactions entre actionnaires			2	1		1	3	6	(4)	2	(14)	(12)
Distribution de dividendes											(4)	(4)
Autres variations			(3)	1			7	5	(9)	(4)	2	(2)
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2023	**433**	**251**	**(6)**	**70**	**(3)**	**(58)**	**4 599**	**5 287**	**(196)**	**5 091**	**(6)**	**5 085**

Annexe aux comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2023

Le groupe RATP est un acteur majeur du transport public urbain et périurbain en France et dans le monde. La société mère, 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 Rapée 75012 Paris.

L'Epic RATP a notamment pour objet l'exploitation de services publics de transport en Île-de-France et la gestion d'infrastructure de réseaux de transport public urbain de voyageurs (loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires - loi ORTF). La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) instaure une régulation des activités de gestion d'infrastructures et de sûreté de la RATP par l'Autorité de régulation des transports (ART). Les modalités de cette régulation ont été précisées par le décret du 28 décembre 2020.

L'offre de transport en Île-de-France est définie par l'autorité organisatrice 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 défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération fondée sur des recettes directes et des contributions forfaitaires versées par Île-de-France Mobilités. Le contrat actuellement en vigueur entre l'Epic RATP et Île-de-France Mobilités (couvrant la période 2021-2024) a été signé le 16 juin 2021. Les modalités de rémunération sont décrites au paragraphe 1.5.

La RATP intervient également, par le biais de ses filiales, dans la conception et l'exploitation de réseaux de transport public sur tout le territoire national et à l'étranger, ou encore dans les services urbains, la conception et l'exploitation de systèmes de billettique, d'information multimodale, d'aide à l'exploitation, la commercialisation et la gestion d'espaces commerciaux ou encore la maintenance d'équipements.

La RATP est détenue par l'État, et les comptes consolidés du Groupe sont intégrés dans les comptes combinés de ce dernier. Les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2023 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 8 mars 2024.

Impacts de la situation politique et macro-économique mondiale

Le Groupe subit comme en 2022 les conséquences macro-économiques des tensions géopolitiques, même s'il ne dispose pas d'actifs géographiquement implantés sur les territoires en conflit. Plusieurs effets négatifs indirects sur la performance économique sont encore observés :

— une inflation encore élevée pendant l'exercice 2023, après une hausse significative et généralisée lors de l'exercice précédent, qui se traduit par une forte progression des coûts d'exploitation, en particulier de la masse salariale et de la facture énergétique (électricité, gaz, carburant…). Les couvertures physiques ou financières et les mécanismes d'indexation contractuelle couvrent encore de manière inégale ces impacts, sur l'Epic et sur plusieurs contrats exploités par des filiales du Groupe;

— des tensions persistantes sur les chaînes logistiques internationales, conduisant à un allongement des délais d'approvisionnement voire des ruptures d'approvisionnement de la part de fournisseurs, conduisant à des difficultés d'exploitation et des retards sur l'exécution de certains programmes de renouvellement du matériel roulant (bus, ferré).

Dans ce contexte, l'exercice 2023 a été marqué par une stabilisation des taux d'intérêt, après une forte hausse enregistrée pendant l'exercice 2022, sous l'effet des mesures prises par les banques centrales afin de lutter contre l'inflation. Le niveau encore élevé de cette dernière en 2023 a soutenu la politique de taux d'intérêt pratiquée par les banques centrales, impactant défavorablement le résultat financier, en particulier pour les filiales dont la dette est principalement à taux variable.

Effets du changement climatique sur les activités du Groupe

Le marché des transports en commun est largement impacté par les effets du changement climatique, à travers à la fois les investissements importants à mettre en œuvre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et se conformer aux nouvelles règlementations nationales et européennes, et les mesures nécessaires pour s'adapter aux conséquences du dérèglement climatique sur l'exploitation des services de transport et maîtriser les risques associés.

Au sein du groupe RATP, pour l'Epic comme pour les filiales, des programmes d'investissements significatifs sont initiés en lien avec les autorités organisatrices des transports en vue de décarboner progressivement les activités de bus (remplacement progressif des flottes de bus alimentées au diesel par des technologies plus respectueuses de l'environnement: électricité, biogaz, etc.), mais également les activités ferrées avec le renouvellement des matériels roulants, au profit de nouvelles générations moins consommatrices d'énergie. Au-delà des matériels roulants, le groupe RATP travaille de manière plus générale à améliorer l'efficience énergétique et à réduire les émissions de CO_2 associées à ses activités (infrastructures, équipements, véhicules de service, bâtiments). Ces différents programmes entrainent de lourds investissements.

D'une manière générale, le groupe RATP a tenu compte des effets du changement climatique dans l'appréciation des risques et dans le calcul de la valeur recouvrable de ses actifs.

Par ailleurs, les initiatives prises par les pouvoirs publics pour lutter contre le dérèglement climatique passent également par le développement de l'offre de transport en commun, en particulier sur les transports ferrés, en France comme à l'international, en vue d'accélérer le report vers les modes de transport les moins polluants. Le groupe RATP prend part à ces projets et apporte son expertise au travers de contrats d'exploitation attribués à l'issue de processus d'appels d'offres.

Autres événements significatifs ayant marqué l'exercice clos au 31.12.2023

Le trafic de voyageurs s'inscrit globalement en hausse en 2023 par rapport à l'exercice 2022, se rapprochant de son niveau de 2019 « pré-Covid-19 ». Cette reprise demeure néanmoins encore inégale selon les zones géographiques et les jours de la semaine. À ce titre, pendant l'exercice écoulé et en prévision des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, l'Epic RATP a travaillé sur le renforcement de son niveau de service (opérations de recrutements d'ampleur significative) et de ses moyens de production (prolongement des lignes 14 et 11, automatisation de la ligne 4, poursuite du programme de renouvellement des matériels roulants métro et RER…)

Au quatrième trimestre 2023, l'Epic RATP a bénéficié de deux mesures importantes, qui lui ont permis de restaurer l'équilibre de son compte d'exploitation :

— premièrement, suite à une négociation menée à l'automne 2023 en vue de rétablir l'équilibre économique du contrat d'exploitation 2021-2024, fortement affecté depuis 2022 par l'accélération de l'inflation, un avenant a été conclu en décembre avec Île-de-France Mobilités. Cet avenant prévoit le déplafonnement de l'indexation de la rémunération R11 sur l'indice INSEE des salaires du secteur Transport et entreposage à compter du 1er janvier 2023 (auparavant plafonné à 1,5 % par an). Cet avenant conduit à réhausser le chiffre d'affaires à hauteur de 121 millions d'euros pour l'exercice 2023;
— deuxièmement, en vue de compenser l'impact économique pour la RATP des mesures générales de confinement et des mesures restrictives de déplacement adoptées au niveau national entre le 17 mars et le 30 juin 2020 du fait de l'épidémie de Covid-19, l'État a accordé en décembre 2023, après autorisation de la Commission européenne, une aide de 50 millions d'euros à la RATP.

En juin/juillet 2023, les émeutes urbaines survenues en Île-de-France avaient affecté les actifs du Groupe sur les réseaux de bus (véhicules et installations fixes) et de tramway (rames incendiées, infrastructures et locaux dégradés). Le montant des dégradations et réparations encourues s'élève à 8 millions d'euros sur l'Epic RATP. Par l'avenant 8 conclu en décembre 2023, Île-de-France Mobilités a reconnu le cas de force majeure et accepté de prendre en charge à hauteur de 8 millions d'euros la remise en état des actifs dégradés.

Le Groupe a également intégré dans ses comptes consolidés de l'exercice les impacts de la réforme des retraites en France. Cette réforme a été traitée comme une modification de régime conformément à la norme IAS 19. Les impacts associés sont donc comptabilisés dans le coût des services rendus. Au sein de l'Epic RATP et pour les filiales françaises, la réforme engendre une reprise de provision au titre de l'engagement pour 2 millions d'euros.

En Algérie, la filiale exploitant les tramways rencontrait depuis 2019 des difficultés persistantes de trésorerie, liées à des retards de règlement du client. Cette situation, conjuguée au souhait affiché par le gouvernement algérien de reprendre le contrôle de cette activité, avait conduit le Groupe à enclencher un processus de cession et à présenter les activités algériennes dans les comptes consolidés 2022, selon la norme IFRS 5. Cette activité a été cédée aux autorités algériennes le 21 mars 2023, conformément aux mécanismes contractuels du pacte d'actionnaires alors en vigueur. L'opération de cession est traduite dans les comptes consolidés 2023, selon la norme IFRS 5 (cf. notes 2 et 3).

En Grande-Bretagne, les difficultés opérationnelles persistantes (pénuries de conducteurs, hausse significative des coûts de production, situation de marché difficile…) avaient conduit le Groupe à engager un processus d'évaluation de ses options stratégiques au second semestre 2022 (hors *sightseeing* UK), et à présenter les activités londoniennes de RATP Dev selon la norme IFRS 5. RATP Dev poursuit par ailleurs résolument ses efforts de redressement de la performance opérationnelle et économique de cette activité, qui ont permis une amélioration progressive de ses principaux indicateurs. Le projet de désengagement suit son cours, via des discussions avancées avec plusieurs opérateurs candidats. En conséquence, le Groupe a décidé de poursuivre la présentation de ces activités selon la norme IFRS 5 (cf. notes 2 et 3).

Enfin, la société de mobilités urbaines Cityscoot, dans lequel le Groupe détient une participation consolidée par mise en équivalence, s'est déclarée en cessation de paiements en novembre 2023. À la date de cet arrêté, elle est actuellement placée sous le régime de sauvegarde du tribunal de commerce de Paris. La valeur des titres mis en équivalence et l'ensemble des créances ont été dépréciés.

1 – RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

1.1 – Règles et méthodes comptables

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur les normes internationales, les états financiers consolidés du groupe RATP sont établis au 31 décembre 2023 conformément aux normes IFRS telles que publiées par l'International Accounting Standards Board (IASB) et adoptées par l'Union européenne. Ce référentiel est disponible sur le site de la Commission européenne à l'adresse suivante : ec.europa.eu/finance/company-reporting/ifrs-financial-statements/index_fr.html

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

1.2 – Évolution du référentiel IFRS et changements comptables

1.2.1 Évolutions du référentiel IFRS applicables au 1er janvier 2023

Le Groupe a mené une analyse des nouveaux textes (normes et amendements) d'application obligatoire pour l'exercice ouvert à compter du 1er janvier 2023.

— Norme IFRS17 – Contrat d'assurance y compris les différents amendements qui s'y rattachent dont l'information comparative à produire lors de la première application d'IFRS 17 et d'IFRS 9.
— Modifications d'IAS 8 – Définition des estimations comptables.
— Modifications d'IAS 1 et du Practice Statement 2 – Informations à fournir sur les méthodes comptables.
— Modifications d'IAS 12 – Impôt différé rattaché à des actifs et des passifs issus d'une même transaction.
— Modifications d'IAS 12 – Réforme fiscale internationale – Modèle de règles du Pilier 2 (cf. focus au point 1.2.2 ci-après).

L'analyse réalisée a permis de statuer sur l'absence d'impact matériel au titre de ces nouveaux textes.

1.2.2 Évolution de la réglementation fiscale (projet BEPS 2 et impacts du pilier 2)

Le Groupe analyse actuellement les impacts de l'évolution du cadre réglementaire fiscal mondial avec la mise en œuvre progressive de l'impôt minimum mondial. Ce projet, baptisé « BEPS 2 », a été initié dans le cadre d'un accord signé par 136 pays auprès de l'OCDE et du G20. Il repose sur deux piliers :

— le pilier 1 établit de nouvelles règles de répartition des droits d'imposition des bénéfices des groupes;
— le pilier 2 instaure un taux minimum d'imposition. C'est ce pilier qui requiert une analyse approfondie juridiction par juridiction des modalités de calcul afin de déterminer si le Groupe est redevable ou pas d'un complément d'impôt.

Au travers de ses filiales, le groupe RATP est situé dans de nom-

breuses juridictions internationales avec des activités plus ou moins matérielles : États-Unis, Mexique, Canada, Royaume-Uni, Belgique, Suisse, Italie, Serbie, Maroc, Algérie, Égypte, Afrique du Sud, Arabie saoudite, Qatar, Dubaï, Chine (Hong Kong), Singapour, Philippines, Australie.

Le taux minimum d'imposition instauré par le pilier 2 est basé sur un taux effectif d'imposition fixé *a minima* à 15 %. Si le taux effectif d'imposition mesuré dans une juridiction est inférieur à ce pourcentage, un impôt complémentaire est dû pour la différence. Cet impôt est calculé sur la base d'un résultat fiscal obéissant à des règles spécifiques dites « Globe ».

Cette évolution réglementaire est sans incidence fiscale sur les états financiers de l'exercice 2023. Par ailleurs, le Groupe applique l'exonération temporaire de comptabilisation des impôts différés liés aux règles du pilier 2, offerte dans le cadre de l'amendement de IAS 12 sur la réforme fiscale internationale.

Dans ce contexte, le groupe RATP procède actuellement à une analyse afin d'estimer les impacts éventuels dans chacune des juridictions indiquées précédemment, sans pouvoir en qualifier précisément les impacts à la clôture des comptes 2023. Cependant, le Groupe ne s'attend pas à une incidence matérielle dans ses comptes consolidés pour l'exercice 2024 à venir.

1.2.3 Référentiel normatif applicable

Par ailleurs, le Groupe a mené une analyse des nouveaux textes (normes et amendements) dont l'application sera obligatoire pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024 et dont l'application par anticipation est possible pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2023 :

— modifications d'IAS 1 – Classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants (y compris les derniers amendements publiés le 31 octobre 2022);
— modifications d'IFRS 16 – Passif de location relatif à une cession-bail (publiée par l'IASB le 22 septembre 2022).

L'analyse réalisée a permis de statuer sur l'absence d'impact matériel au titre de ces nouveaux textes.

1.3 – Estimations et jugements

Pour établir les états financiers du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où certains éléments inclus dans ces états financiers ne peuvent être précisément évalués. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou par suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les réalisations pourraient s'écarter sensiblement des estimations retenues au 31 décembre 2023.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

— la reconnaissance du chiffre d'affaires pour les contrats à long-terme, qui a été appréciée contrat par contrat en application de la norme IFRS 15, en précisant les différentes obligations de performance identifiées et les modalités de reconnaissance des revenus associées (note 5). Les estimations requises pour évaluer les rémunérations variables peuvent être constituées d'éléments de jugements significatifs de la part de la direction;
— les amortissements et dépréciations d'actifs, essentiellement les immobilisations corporelles (note 12), les stocks (note 22), les créances d'exploitation (note 23), les *goodwills* (note 10), et les tests de dépréciation d'actifs (note 17);
— les passifs, dont les provisions pour risques, et principalement la provision pour démantèlement (note 27), les éléments relatifs aux avantages du personnel (note 26) et les passifs éventuels (note 36);
— l'évaluation à la juste valeur des instruments financiers (note 33);
— l'évaluation des risques de contrepartie des dépôts dans le cadre des contrats de *leasehold* (note 15);
— la reconnaissance des impôts différés actifs (note 9);
— la comptabilisation des contrats de concession (note 16);
— les regroupements d'entreprises (note 2);
— la détermination de la durée des contrats et du taux marginal dans l'application de la norme IFRS16 (note 14).

Les principes comptables appliqués lors de la préparation des états financiers consolidés sont exposés ci-après dans les notes de l'annexe. Sauf indication contraire, ces méthodes ont été appliquées de façon permanente à toutes les périodes présentées.

1.4 – Sous-totaux du compte de résultat

Le groupe RATP a fait le choix de présenter son compte de résultat par nature. Plusieurs soldes intermédiaires sont distingués afin d'éclairer le lecteur des états financiers sur les éléments constitutifs du résultat net du Groupe.

1.4.1 L'EBITDA

L'EBITDA pour « *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization* » en anglais est constitué du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation. Celles-ci comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements envers lui, figurent sur la ligne « charges de personnel » (à l'exception des charges de désactualisation des avantages long terme et post-emploi et des écarts actuariels calculés sur les avantages à long terme qui font partie du résultat financier).

1.4.2 Le résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence

Outre l'EBITDA, le résultat opérationnel intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions), les autres produits et charges opérationnels ainsi que la quote-part de résultat dans les entités mises en équivalence. Les opérations revêtant un caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant, sont isolées en autres produits et charges opérationnels. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

1.4.3 Le résultat financier

Le Groupe présente un résultat financier qui comprend les incidences des opérations de financement. Le résultat financier contient les intérêts payés sur la dette financière du Groupe et sur la dette de location IFRS16, les intérêts perçus sur la trésorerie disponible, le résultat des opérations de *leasehold* ainsi que les effets de désactualisation des avantages au personnel long terme et post-emploi.

Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions requises par IFRS 9 pour être qualifiés d'instruments de couverture.

1.5 – Régime de propriété des biens inscrits à l'actif de l'Epic RATP

Les régimes de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition sont distingués en quatre catégories d'actifs :

— la RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire;

— les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent à Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités entrera en pleine possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation de services de la RATP, lorsqu'il effectuera le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de l'Epic. Ces biens sont comptabilisés en actifs financiers en application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de services » (note 16);

— 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; à l'expiration des droits d'exploitation des lignes, Île-de-France Mobilités dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens. Ces biens sont comptabilisés en actifs financiers et en actifs incorporels en application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de services » (note 16). Île-de-France Mobilités a formalisé par une délibération du 7 décembre 2022 son intention de reprendre 26 centres bus;

— 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'Epic RATP sont comptabilisés selon les modalités suivantes :

	Gestionnaire d'infrastructures (GI)	Opérateur de transport (OT)			Sûreté	Siège
Type de biens	**Biens propres**	**Biens de retour**	**Biens de reprise**	**Biens propres**	**Biens propres**	**Biens propres**
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure.	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant.	Biens nécessaires à l'exploitation : — les centres bus, — certains équipements…	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.	Biens affectés aux activités de sureté.	Biens affectés liés aux activités régaliennes de l'entreprise.
Régime de propriété	La RATP est propriétaire de ces biens.	Ces biens appartiennent à Île-de-France Mobilités. La RATP est affectataire de ces biens. Île-de-France Mobilités entrera en possession des biens au terme des droits d'exploitation.	La RATP est propriétaire de ces biens. Île-de-France Mobilités a la possibilité de reprendre ces biens en fin de contrat moyennant une indemnisation de la RATP.	La RATP est propriétaire de ces biens.	La RATP est propriétaire de ces biens.	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 § 5.1	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 § 5.1	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2021-2024. Voir § 5.1	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2021-2024. Voir § 5.1	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2021-2024. Voir § 5.1	Non applicable.
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable.	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, soit une reprise à la valeur nette comptable, nette de subventions pour les autres biens.	Non applicable.	Non applicable.	Non applicable.
Biens éligibles à IFRIC 12 « Contrats de concessions de services »	Non	Oui (1)	Oui (1)	Non	Non	Non

(1) Les biens éligibles à IFRIC 12 sont comptabilisés en actifs financiers en concession et/ou en immobilisations incorporelles (note 16).

2 – PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

2.1 – Principes comptables liés au périmètre de consolidation

2.1.1 Principes de consolidation

2.1.1.1 – DÉTERMINATION DU PÉRIMÈTRE ET MÉTHODES DE CONSOLIDATION

Les comptes consolidés comprennent ceux de l'Epic RATP ainsi que ceux de ses filiales, coentreprises, activités conjointes et entreprises associées.

Le Groupe comprend les filiales contrôlées. Ce contrôle est établi lorsque le Groupe dispose d'un pouvoir de diriger les activités clés qui l'exposent ou lui donnent droit à des rendements variables et lorsqu'il a la possibilité d'influer sur ces rendements. Les sociétés entrent dans le périmètre de consolidation à la date à laquelle leur contrôle est transféré au Groupe, et en sortent à la date à laquelle le Groupe cesse d'exercer un contrôle sur elles. Lorsque le Groupe perd le contrôle d'une filiale, il comptabilise la sortie des actifs et des passifs ainsi que, le cas échéant, des intérêts minoritaires et des autres composantes recyclables des capitaux propres. Le gain ou la perte qui en résulte est constaté au compte de résultat. La quote-part de participation éventuellement conservée est évaluée à la juste valeur au moment de la perte de contrôle. Les variations de pourcentage d'intérêt dans une filiale n'aboutissant pas à une perte de contrôle sont comptabilisées en capitaux propres. Les transactions entre entités consolidées sont éliminées.

Les entités sous contrôle conjoint entre le Groupe et les autres actionnaires et qualifiées de coentreprises sont consolidées selon la méthode de la mise en équivalence. Les coentreprises sont les partenariats dans lesquels les partenaires ont des droits sur l'actif net de l'entité contrôlée conjointement. Les partenariats qualifiés d'activité conjointe sont comptabilisés ligne à ligne à hauteur de la quote-part détenue dans les actifs, les passifs, les charges et produits revenant au Groupe. Il s'agit des partenariats dans lesquels les partenaires ont des droits directs sur les actifs et des obligations directes sur les passifs de l'entité contrôlée conjointement. Le Groupe retient notamment dans son appréciation le fait que la production de l'entité soit principalement destinée aux partenaires, ainsi que la part de financement de l'entité par les partenaires par rapport à des financements externes. Les autres partenariats sont qualifiés de coentreprises.

Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sont consolidées selon la méthode de la mise en équivalence; celle-ci est présumée lorsque le Groupe détient une participation supérieure ou égale à 20 % des droits de vote.

Les titres mis en équivalence font l'objet d'un test de dépréciation en cas d'apparition d'un indice de perte de valeur.

Les comptes des entités consolidées et mises en équivalence sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe.

Cas particulier de la SA HLM RATP Habitat

L'appréciation du contrôle sur les SA HLM tient compte du caractère atypique de ces sociétés, des spécificités de leur fonctionnement et des contraintes très strictes imposées par la réglementation HLM.

Ainsi, malgré une participation à 99,9 % de la RATP, celle-ci a été exclue du périmètre de consolidation car le Groupe estime ne pas disposer du contrôle de cette société au sens d'IFRS 10 pour les raisons suivantes :

— la réglementation HLM impose des contraintes financières et réglementaires (restriction du bénéfice distribuable, restriction des droits au boni de liquidation…) qui limitent les droits dans les rendements variables dont la RATP pourrait bénéficier;
— la dette des sociétés HLM est garantie dans sa quasi-totalité, opération par opération, par les collectivités publiques concernées. Par conséquent, la RATP ne porte pas les risques de remboursement des emprunts de RATP Habitat;
— la RATP exerce une influence sur certains aspects de gestion de RATP Habitat sans que cette influence ne puisse être qualifiée de contrôle. La RATP ne peut diriger les activités pertinentes de RATP Habitat malgré sa participation majoritaire. Les actifs de RATP Habitat sont les terrains et immeubles de logements conventionnés. Ces actifs sont soumis à des restrictions très importantes en ce qui concerne leur cession (impossible en dehors du monde HLM). Ils sont source de recettes (loyers) réglementées par le législateur tant dans leur fixation que leur évolution. L'utilisation même de ces actifs n'est pas libre compte tenu des quotas de réservation de logements imposés par les préfectures et les collectivités locales. L'attribution des logements aux agents RATP fait l'objet d'un examen en commission d'attribution au même titre et selon les mêmes modalités que pour les candidats externes.

Les titres de participation RATP Habitat sont classés au bilan en « Titres non consolidés ». Compte tenu de la réglementation qui serait applicable en cas de cession des titres, le coût d'acquisition reflète la juste valeur de la participation. Les principaux éléments financiers de la SA HLM RATP Habitat sont présentés dans la note 20.

2.1.1.2 – REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode de l'acquisition. En application de cette méthode, les actifs identifiables acquis et les passifs repris de l'entreprise acquise doivent être comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition correspondant à la date de prise de contrôle.

Le *goodwill* résultant du regroupement d'entreprises est évalué comme étant l'excédent du montant total de la contrepartie transférée, du montant de toute participation ne donnant pas le contrôle et le cas échéant de la juste valeur de la participation antérieurement détenue par rapport au solde net des justes valeurs des actifs identifiables acquis et des passifs repris à la date d'acquisition.

Ce *goodwill* est évalué dans la devise fonctionnelle de l'entité acquise et est inscrit à l'actif du bilan consolidé. Le Groupe a la possibilité d'opter, transaction par transaction, à la date d'acquisition, pour une évaluation des participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) soit à la juste valeur (« *goodwill* complet ») soit à la quote-part dans la juste valeur de l'actif net identifiable de l'entreprise acquise. Cette seconde méthode est la plus fréquemment appliquée par le Groupe.

Les frais connexes à la réalisation d'une opération d'acquisition sont comptabilisés en résultat des périodes au cours desquelles les coûts sont engagés et les services reçus.

2.1.2 Méthodes de conversion

2.1.2.1 – MONNAIE DE FONCTIONNEMENT ET MONNAIE DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés sont présentés en euros qui est la

monnaie de présentation du Groupe. Les éléments inclus dans les états financiers de chacune des entités du Groupe sont évalués en utilisant la monnaie du principal environnement économique dans lequel l'entité exerce ses activités (« la monnaie fonctionnelle »).

2.1.2.2 – CONVERSION DES ÉTATS FINANCIERS DES FILIALES ÉTRANGÈRES

Les états financiers des filiales dont les monnaies fonctionnelles sont différentes de la monnaie de présentation du Groupe, ont été convertis en euros selon la méthode suivante :

— les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la date de clôture;
— les comptes de produits et de charges sont convertis, par simplification, sur la base du taux moyen de la période.

Les différences de conversion sur le résultat et les capitaux propres sont portés directement en autres éléments du résultat global sous la rubrique « réserves de conversion » pour la part du Groupe et sous la rubrique « intérêts minoritaires » pour la part des minoritaires. Lors de la cession d'une société étrangère, les différences de conversion comptabilisées en autres éléments du résultat global s'y rapportant sont reconnues en résultat, en profit ou perte de cession.

2.1.2.3 – CONVERSION DES OPÉRATIONS EN DEVISES

Les opérations en monnaie étrangère sont converties dans la monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

À chaque arrêté comptable, les actifs et passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis au cours de clôture. Les différences de change sont comptabilisées dans le résultat de la période ou comme une composante distincte des autres éléments du résultat global s'ils sont relatifs à des investissements nets dans des activités à l'étranger ou des couvertures de flux de trésorerie.

2.2 Évolutions du périmètre de consolidation

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la note 40.

3 – ACTIVITÉS NON POURSUIVIES (IFRS5)

En 2022, le Groupe avait engagé un processus de réflexion stratégique sur l'avenir de certaines activités internationales.

ACTIVITÉ ALGÉRIENNE DE TRAMWAY

Concernant l'activité algérienne de tramway (SETRAM) et comme indiqué en préambule, cette dernière a été cédée le 21 mars 2023. Son résultat de cession est présenté dans le résultat des activités non poursuivies.

ACTIVITÉ DE BUS À LONDRES (HORS *SIGHTSEEING*)

Concernant l'activité de bus à Londres (hors activité *sightseeing* UK), les critères pour une qualification « d'activité non poursuivie » au sens de la norme IFRS 5 sont toujours remplis au 31 décembre 2023 et ceci dans le cadre de la poursuite des discussions avec les différents repreneurs potentiels :

Par conséquent, et en application de la norme IFRS 5 dans les comptes consolidés :

— les actifs et passifs concernés sont présentés séparément des autres actifs et passifs du Groupe, sur des lignes distinctes : « Actifs des activités non poursuivies » et « Passifs des activités non poursuivies »;
— le résultat net de ces activités est présenté de façon isolée dans la ligne « Résultat des activités non poursuivies » pour l'ensemble de l'exercice 2023 (et 2022);
— les autres éléments du résultat global relatifs à ces activités non poursuivies sont isolés sur des lignes dédiées;
— le tableau des flux de trésorerie présente dans une ligne distincte la « Variation de trésorerie des activités non poursuivies », pour l'ensemble de l'exercice 2023 (et 2022). Les flux de trésorerie des activités non poursuivies (flux opérationnels, d'investissement et de financement) sont présentés dans la présente note;
— pour l'ensemble de ces reclassements, les transactions inter-compagnies restent éliminées.

Les dépréciations nécessaires ont été comptabilisées dans le résultat net des activités non poursuivies pour ramener la valeur comptable à la juste valeur diminuée des coûts éventuels liés à ces opérations.

Le résultat net des activités ainsi reclassées s'élève à (70) millions d'euros en 2023.

Les impacts au compte de résultat et au tableau des flux de trésorerie sont présentés ci-après.

Résultat net des activités non poursuivies (IFRS 5)

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Produits et charges des activités non poursuivies	(70)	(63)
Impôts	(1)	(8)
Perte de valeur comptabilisée		(19)
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS NON POURSUIVIES	**(70)**	**(89)**
dont part du Groupe	(67)	(85)
dont intérêts minoritaires	(4)	(4)

Flux de trésorerie des activités non poursuivies (IFRS 5)

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	6	42
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	30	(8)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(86)	(26)
Autres flux y compris neutralisation trésorerie de clôture	1	(5)
VARIATION NETTE DE TRÉSORERIE	**(49)**	**12**

4 – CHANGEMENT D'ESTIMATION

Néant

5 – RECONNAISSANCE DU REVENU

Le revenu est constaté lorsqu'il y a transfert de contrôle des principaux biens et services vers l'acheteur, ce qui coïncide généralement avec le transfert de propriété ou la réalisation du service. Le revenu est évalué déduction faite des remises, escomptes financiers et taxes sur le chiffre d'affaires, et après élimination des ventes intragroupe.

Les revenus liés aux activités de transport sont comptabilisés lorsque la prestation est réalisée. En application d'IFRS 15, la rémunération de la créance financière IFRIC 12 « Actifs financiers en concession » est comptabilisée en « autres produits des activités ordinaires ».

5.1 – Chiffre d'affaires de l'Epic RATP

1 – Produits du transport

Ils comprennent principalement :

— 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'Île-de-France Mobilités, et pour le réseau de surface un intéressement aux objectifs de validations (à partir de 2022),
  - une rémunération « R12 » couvrant à l'euro / l'euro certains impôts et taxes : 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,
  - une rémunération forfaitaire « R13 », révisée d'un commun accord avec Île-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 part de la « R2 » relative aux biens de retour et de reprise de l'OT s'analyse, dans le cadre de l'interprétation IFRIC12, comme d'une part le paiement par Île-de-France Mobilités de l'actif financier de concession et, d'autre part, la rémunération de l'actif financier de concession, comptabilisée en « autre produit des activités ordinaires ». 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 du plan d'investissements contractualisé. La R2 du GI est ajustée annuellement sur la base du montant effectif de la base d'actifs régulée du GI;

— 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. À 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 de Île-de-France Mobilités 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;

— 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 Île-de-France Mobilités 50 % du résultat courant des activités non régulées du GI mentionnées à l'article 4 du décret 2020-1752. Les rémunérations « R11 » et « RSur » sont revalorisées chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices, conformément aux dispositions du contrat.

« Recettes voyageurs »

Les « recettes voyageurs » sont encaissées par la RATP pour le compte de Île-de-France Mobilités. Aux termes de la norme IFRS15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients », la RATP agit en tant que mandataire d'Île-de-France Mobilités dans la vente des titres de transport. Les « recettes voyageurs » perçues par l'Epic RATP et reversées intégralement à Île-de-France Mobilités ne participent donc pas au chiffre d'affaires consolidé de la RATP et n'ont pas d'impact sur le compte de résultat.

2 – Produits des activités annexes

Ils comprennent principalement :

— les revenus de la publicité commerciale et des locaux commerciaux;

— les remboursements divers (dont frais de formation).

3 – Recettes hors transport

Les recettes hors transport comprennent principalement les prestations de service et de travaux à des tiers, la vente de produits, la radiotéléphonie et les télécommunications. Les produits des contrats d'ingénierie et de construction et leurs coûts associés sont comptabilisés respectivement en produits et en charges en fonction du degré d'avancement à la date de clôture de la période présentée. Le degré d'avancement est mesuré par le rapport existant entre les coûts encourus pour les travaux exécutés à la date considérée et les coûts totaux estimés du contrat.

La marge réalisée à l'avancement est comptabilisée seulement lorsqu'elle peut être mesurée de manière fiable. En cas de risque de non-recouvrement de la créance enregistrée, celle-ci est dépréciée selon les dispositions de la norme IFRS 9. Si les coûts prévisionnels du contrat sont supérieurs aux recettes attendues, une provision pour contrat déficitaire est constatée, en conformité avec la norme IAS 37.

5.2 – Chiffre d'affaires des filiales

Il est essentiellement constitué de produits du transport qui comprennent notamment :

— des recettes directes provenant des usagers;

— des contributions tarifaires versées par les autorités organisatrices de transport.

5.3 – Répartition du chiffre d'affaires entre France et international

	31/12/2023			31/12/2022		
En millions d'euros	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international
TOTAL GROUPE	6 512	5 496	1 016	6 076	5 138	938

5.4 – Produits des activités ordinaires

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Produits du transport	6 255	5 837
Recettes hors transport	257	239
CHIFFRE D'AFFAIRES	**6 512**	**6 076**
Opérations de ventes de biens mis en concession	1 073	963
Revenus des actifs financiers en concession	89	79
Autres	167	98
Autres produits des activités ordinaires	1 329	1 140
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	**7 841**	**7 216**

Dans le cadre des contrats de concession, la RATP et ses filiales sont amenées à financer l'acquisition d'actifs d'exploitation (matériels roulants, bâtiments, installations techniques…) qui peuvent constituer des biens de reprise ou des biens de retour. Ces contrats entrent dans le champ d'application d'IFRIC 12. Les actifs de la concession sont dès lors contrôlés par le concédant et non pas par la RATP. La RATP procède à l'acquisition de ces actifs auprès de tiers puis les vend au concédant. Il s'agit d'une obligation de prestation distincte comptabilisée selon les dispositions d'IFRS 15.

Conformément à IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec les clients », dès lors que le concessionnaire conclut être en position de principal dans la prestation d'achat/revente consistant à choisir le nouveau matériel roulant, et à en prendre le contrôle avant son transfert au concédant, alors les acquisitions de biens (quel que soit le modèle de l'interprétation IFRIC 12 suivi) sont traitées sur la période comme des opérations d'achat, comptabilisées en achats consommés, et concomitamment comme des opérations de vente au concédant, comptabilisées en « autres produits des activités ordinaires. »

Cf. note 16 – Contrats de concession.

6 – IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS	**(230)**	**(211)**

Le poste comprend notamment, pour l'Epic RATP, les impôts et taxes sur rémunérations pour 118 millions d'euros et la contribution économique territoriale pour 42 millions d'euros.

Compte tenu des caractéristiques intrinsèques de la cotisation sur la valeur ajoutée économique (CVAE), notamment du mécanisme de plafonnement, le Groupe comptabilise cette charge en résultat opérationnel.

7 – CHARGES DE PERSONNEL

7.1 – Impacts financiers

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Rémunérations	(2 563)	(2 384)
Charges sociales	(1 165)	(963)
Autres avantages à long terme	6	(1)
Avantages postérieurs à l'emploi	(36)	(43)
Intéressement des salariés	(59)	(60)
Autres charges de personnel	(11)	(5)
TOTAL CHARGES DE PERSONNEL	**(3 827)**	**(3 456)**

7.2 – Effectifs du Groupe

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
RATP Epic	43 817	43 715
RATP Dev	21 237	22 447
Autres filiales	1 926	1 954
EFFECTIF MOYEN DES SOCIÉTÉS CONTRÔLÉES	**66 981**	**68 116**

Les effectifs moyens de l'exercice 2023 s'élèvent à 66 981 contre 68 116 lors de l'exercice précédent. Il s'agit des effectifs des sociétés en intégration globale pris à 100 %. Les effectifs des entités mises en équivalence ne sont pas pris en compte.

À noter que les effectifs moyens des activités non poursuivies, inclus dans le total ci-dessus, s'élèvent à 3 811 en 2023.

7.3 – Régimes d'avantages au personnel à cotisations définies

L'organisation du dispositif de financement des retraites de l'Epic RATP découle de l'application des décrets n° 2005-1635 à n°2005-1638 du 26 décembre 2005. Ces textes font de la CRP-RATP, organisme d'État, le débiteur des retraites. La RATP a l'obligation de payer des cotisations calculées de façon spécifique, mais dont le montant est celui qui est exigible de toute entreprise ayant des personnes salariées ressortissantes de la protection sociale de droit commun (régimes obligatoires, à savoir CNAVTS et Agirc-Arrco). Par décision en date du 13 juillet 2009, la Commission européenne a validé ce dispositif, via une décision notifiée aux autorités françaises.

La RATP verse à la CRP-RATP des cotisations assises sur les salaires. Ces cotisations sont libératoires. Il n'existe donc aucun passif actuariel à ce titre. Les paiements de la RATP sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés.

8 – RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
COÛT DE L'ENDETTEMENT		
Charges d'intérêts sur emprunts	(189)	(138)
Impact des intérêts sur les couvertures	9	13
Effet *mark-to-market* sur les dérivés hors couverture	(1)	(1)
TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT BRUT	**(181)**	**(126)**
Produits financiers de l'endettement	24	1
TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT NET	**(157)**	**(125)**
AUTRES CHARGES ET PRODUITS FINANCIERS		
Revenus des participations	1	1
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	(6)	(1)
Désactualisation avantages au personnel	(24)	(7)
Ecarts actuariels des avantages aux personnels long terme	(6)	12
Intérêts financiers sur les loyers	(5)	(3)
Autres charges ou produits financiers	36	3
TOTAL AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS	**(3)**	**6**
RÉSULTAT FINANCIER	**(160)**	**(119)**

La gestion du risque financier est détaillée en note 31.

9 – IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

9.1 – Impôts exigibles

L'impôt exigible comprend le montant estimé de l'impôt dû (ou à recevoir) au titre du bénéfice (ou de la perte) imposable d'un exercice et tout ajustement du montant de l'impôt exigible au titre des périodes précédentes. Le montant de l'impôt exigible dû (ou à recevoir) est déterminé sur la base de la meilleure estimation du montant d'impôt que le Groupe s'attend à payer (ou à recevoir). Il est calculé sur la base des taux d'impôt qui ont été adoptés à la date de clôture.

Les impôts sur le résultat comprennent la charge ou le produit d'impôt exigible et la charge ou produit d'impôt différé.

INTÉGRATION FISCALE

Depuis 2016, la RATP a opté 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 périmètre de l'intégration fiscale comprend la plupart des filiales françaises.

9.2 – Charge d'impôts sur le résultat

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Charge / Produit d'impôts courants	(5)	(5)
Charge / Produit d'impôts différés	17	(10)
TOTAL IMPÔTS	**11**	**(14)**

9.3 – Impôts différés

Les impôts différés sont comptabilisés à concurrence des différences temporelles entre la base fiscale des actifs et passifs et leur valeur comptable dans les états financiers consolidés.

Les impôts différés sont déterminés selon la méthode du report variable sur la base des taux d'impôt (et des réglementations fiscales) qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture et dont il est prévu qu'ils s'appliqueront lorsque l'actif d'impôt différé concerné sera réalisé ou le passif d'impôt différé réglé.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables ne sont reconnus que dans la mesure où la réalisation d'un bénéfice imposable futur, qui permettra d'imputer les différences temporelles, est probable.

Des impôts différés sont comptabilisés au titre des différences temporelles liées à des participations dans des filiales et des entreprises associées sauf si, au regard du calendrier de reversement de ces différences temporelles, il est probable que ce reversement n'interviendra pas dans un avenir proche.

Les impôts différés comptabilisés sont calculés selon le taux d'imposition propre à chaque pays. Pour la preuve d'impôt au niveau du Groupe, le taux d'impôt théorique retenu est de 25 %.

Les mouvements d'impôts différés nets sont les suivants :

En millions d'euros	Impôts différés actifs - Bruts	Impôts différés actifs - Non appréhendés	Impôts différés actifs	Impôts différés passifs	Impôts différés Nets
AU 1ER JANVIER 2023	**2 972**	**(2 475)**	**497**	**(8)**	**489**
Impôts comptabilisés au compte de résultat	32	(17)	14	2	17
Impôts comptabilisés directement en autres éléments du résultat global	41	(44)	(4)	4	
Variation de périmètre	(12)		(12)		(11)
Impact des activités non poursuivies	1	10	10	(1)	10
Écarts de conversion		1		(1)	
Autres	(88)	91	3	(3)	
AU 31 DÉCEMBRE 2023	**2 944**	**(2 435)**	**509**	**(5)**	**504**

Les impôts différés se répartissent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Impôts différés actifs résultat	510	525
Impôts différés actifs réserves		-29
TOTAL IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIFS	**509**	**496**
Impôts différés passifs résultats	6	8
Impôts différés passifs réserves	-1	
TOTAL IMPÔTS DIFFÉRÉS PASSIFS	**5**	**8**
IMPÔTS DIFFÉRÉS NETS	**504**	**488**
DONT		
— Différences temporelles comptables / fiscales	2 332	2 433
— Écarts d'évaluation	(12)	(50)
— Locations	1	1
— Avantages au personnel	11	108
— Instruments de couverture	15	(18)
— Provisions réglementées	(95)	(86)
— Reports déficitaires	9	
— Pertes de valeur sur impôts différés actifs	(1 704)	(1 843)
— Impact des activités non poursuivies	2	(6)
— Autres	(56)	(52)

Les différences temporelles résultent principalement des écarts entre :
— les valeurs comptables des immobilisations et leurs valeurs fiscales;
— les durées d'amortissement fiscales et les durées d'amortissement comptables;
— les différences de traitement fiscal et comptable des reprises des subventions.

Ces différences temporelles sont génératrices d'impôts différés actifs (IDA) sur une période de plusieurs dizaines d'années pour l'Epic RATP.

Au 1er janvier 2016 et conformément à la norme IAS 12, le groupe RATP a, pour évaluer la créance d'impôt, apprécié la recouvrabilité de ces IDA sur un horizon de temps raisonnable en tenant compte des évolutions attendues du taux de l'impôt et des perspectives de résultats futurs. Une créance d'impôt différé actif d'un montant de 537 millions d'euros par la contrepartie des capitaux propres a alors été comptabilisée pour l'Epic RATP.

Au 31 décembre 2023, cette créance est évaluée à 490 millions d'euros contre 480 millions d'euros à la fin de l'exercice précédent.

9.4 – Preuve d'impôt

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
RÉSULTAT NET	**(112)**	**(30)**
(-) part des entités mises en équivalence	12	5
(-) résultat net des activités non poursuivies	(70)	(89)
(-) impôts sur le résultat	11	(14)
RÉSULTAT DES ACTIVITÉS ORDINAIRES AVANT IMPÔT DES SOCIÉTÉS INTÉGRÉES	**(64)**	**69**
Taux d'impôt applicable en France	25 %	25 %
CHARGE D'IMPÔT THÉORIQUE	**16**	**(17)**
Différences de taux sur juridictions étrangères		(1)
Autres différences permanentes	6	(14)
Impact des différences de taux d'imposition		1
Effets d'intégration fiscale		2
Autres éléments d'impôt courant	(1)	1
Dépréciation IDA nette sur déficits et différences temporelles	(9)	13
CHARGE D'IMPÔT AU COMPTE DE RÉSULTAT	**11**	**(14)**
TAUX D'IMPÔT EFFECTIF	**-17 %**	**-21 %**

10 – GOODWILLS

Les *goodwills* sont initialement reconnus lors d'un regroupement d'entreprises tel que décrit en note 2.1.1.2.

Après leur comptabilisation initiale, ils figurent au bilan à leur coût diminué des pertes de valeur éventuelles. Ils ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de dépréciation dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an.

En cas de perte de contrôle d'une participation, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable du *goodwill* affecté à l'activité cédée.

L'évolution des *goodwills* au niveau des regroupements d'unités génératrices de trésorerie est la suivante :

En millions d'euros	31/12/2021	Variation de périmètre	Pertes de valeurs	Effets de change	Reclassement	Autres	31/12/2022
UGT RATP Dev BU France/Suisse	88				1		89
UGT RATP Dev BU USA / Grande-Bretagne/Afrique du Sud	95			(4)	(92)		
UGT RATP Dev *Sightseeing*	108			(3)			105
UGT RATP Dev autres pays	4				87		91
UGT RATP CAP Île-de-France					5		5
Autres UGT du Groupe	9						9
TOTAL	**303**			**(6)**	**1**		**298**

En millions d'euros	31/12/2022	Variation de périmètre	Pertes de valeurs	Effets de change	Reclassement	Autres	31/12/2023
UGT RATP Dev BU France/Suisse	89			1			89
UGT RATP Dev BU USA / Grande-Bretagne/Afrique du Sud							
UGT RATP Dev *Sightseeing*	105			1			106
UGT RATP Dev autres pays	91	(1)		1			91
UGT RATP CAP Île-de-France	5						5
Autres UGT du Groupe	9						9
TOTAL	**298**	**(1)**		**3**			**300**

11 – IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

FRAIS DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

Les dépenses de développement sont comptabilisées en tant qu'immobilisation à compter de la date à laquelle la direction a pris la décision d'investir si et seulement si les dépenses peuvent être mesurées de façon fiable et le Groupe peut démontrer la faisabilité technique de l'achèvement de l'immobilisation incorporelle, l'existence d'avantages économiques futurs probables et son intention ainsi que la disponibilité de ressources suffisantes pour achever le développement et utiliser l'actif. Les procédures internes permettent de matérialiser la date de décision d'investir de la direction.

Les frais de développement sont amortis sur les durées d'utilisation des immobilisations corporelles auxquelles ils se rattachent.

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES EN CONCESSION ET AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les autres immobilisations incorporelles figurent au bilan à leur valeur historique. Elles sont systématiquement amorties sur leur durée d'utilité et diminuées le cas échéant des pertes de valeur.

Ce poste comprend essentiellement les actifs incorporels de concession constitués en application d'IFRIC 12 « Accords de concession », notamment au titre des biens de reprise de l'Epic RATP (notes 1.5 et 16).

Les autres immobilisations incorporelles comprennent également les logiciels qui sont amortis linéairement sur une durée de trois à dix ans. Seuls les coûts de développement spécifiques et de paramétrage particulier de systèmes de gestion transversaux à l'Epic RATP sont amortis sur dix ans.

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en note 16.

En millions d'euros	31/12/2021	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2022
VALEURS BRUTES								
Droit au bail	2							2
Frais de recherche et développement	155							155
Concessions, brevets et droits similaires	946	14	(7)	90		(2)	4	1 045
Fonds commercial	1		(4)	4				1
Autres immobilisations incorporelles	51	1	(3)	1	(1)	(18)		31
Immobilisations incorporelles en concession	550						15	565
Immobilisations incorporelles en cours	177	128		(101)	(1)			203
TOTAL VALEURS BRUTES	**1 883**	**143**	**(14)**	**(6)**	**(2)**	**(20)**	**19**	**2 002**

En millions d'euros	31/12/2021	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2022
AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS								
Droit au bail	(1)							(1)
Frais de recherche et développement	(6)	(13)					8	(12)
Concessions, brevets et droits similaires	(677)	(96)	6			2		(766)
Fonds commercial			4	(4)				(1)
Autres immobilisations incorporelles	(40)	(4)	2	3	1	17		(21)
Immobilisations incorporelles en concession	(56)						(13)	(69)
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	**(781)**	**(114)**	**13**	**(1)**	**1**	**18**	**(5)**	**(870)**
VALEURS NETTES	**1 102**	**29**	**(2)**	**(8)**	**(1)**	**(2)**	**14**	**1 133**

En millions d'euros	31/12/2022	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2023
VALEURS BRUTES								
Droit au bail	2							2
Frais de recherche et développement	155			30			(10)	175
Concessions, brevets et droits similaires	1 045	15	(22)	102	(2)	2	(21)	1 119
Fonds commercial	1							
Autres immobilisations incorporelles	31	4		15				48
Immobilisations incorporelles en concession	565						83	648
Immobilisations incorporelles en cours	203	195		(98)			(1)	299
TOTAL VALEURS BRUTES	**2 002**	**214**	**(23)**	**48**	**(2)**	**1**	**51**	**2 292**

En millions d'euros	31/12/2022	Dotations aux amortis-sements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2023
AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS								
Droit au bail	(1)							(1)
Frais de recherche et développement	(12)	(14)					8	(17)
Concessions, brevets et droits similaires	(766)	(110)	22		2	(2)	15	(839)
Fonds commercial	(1)							
Autres immobilisations incorporelles	(21)	(4)						(25)
Immobilisations incorporelles en concession	(69)						(23)	(92)
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	**(870)**	**(127)**	**23**		**2**	**(1)**		**(974)**
VALEURS NETTES	**1 133**	**87**		**48**	**(1)**		**51**	**1 317**

12 – IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Comme indiqué dans la note 1.5, seuls les biens propres de l'Epic RATP et les immobilisations corporelles des filiales sont inscrits au bilan consolidé en immobilisations corporelles. Ils sont évalués initialement à leur coût d'acquisition, à leur coût de production ou à la juste valeur lors d'un regroupement d'entreprises. Ils sont ensuite diminués du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

Conformément à la méthode de comptabilisation des actifs par composants, toutes les immobilisations sont 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.

Compte tenu des dispositifs actuels de rémunérations contractuelles entre la RATP et Île-de-France Mobilités (note 5.1), la rémunération R2 couvre les coûts liés au financement des investissements, en plus des amortissements. De ce fait, la RATP ne capitalise pas les intérêts financiers.

Lorsque des biens corporels font l'objet d'une obligation de démantèlement, le coût prévisionnel de cette obligation est initialement inclus dans le coût d'acquisition du bien correspondant en contrepartie de provisions (note 27).

L'amortissement linéaire est considéré comme l'amortissement économique. Les durées d'amortissement pratiquées par le Groupe sont les suivantes :

Catégories	Mode	Durée
Infrastructure ferroviaire bien principal	Linéaire	35 à 140 ans
Infrastructure ferroviaire bien composant	Linéaire	15 à 40 ans
Bâtiments gros œuvre	Linéaire	70 à 100 ans
Bâtiments second œuvre	Linéaire	6 à 30 ans
Voies	Linéaire	10 à 50 ans
Signalisation des voies et systèmes d'aide à la conduite des trains	Linéaire	5 à 40 ans
Matériels roulants ferrés	Linéaire	20 à 40 ans
Matériels roulants routiers	Linéaire	4 à 10 ans
Installations et équipements, matériel et outillage	Linéaire	5 à 100 ans
Autres immobilisations corporelles	Linéaire	2 à 15 ans

Les durées d'utilité des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative.

L'impact des actifs mis en concession de la RATP est explicité en note 16.

L'analyse des droits d'utilisation résultant de l'application d'IFRS 16 est présentée en note 14.

Le montant des immobilisations en cours se compose principalement des projets liés aux prolongements de lignes de métro.

Le montant des engagements pour l'acquisition d'immobilisations corporelles est indiqué en note 36.1.

Au 31 décembre 2023, il n'y a pas d'immobilisations données en garantie ou en nantissement.

En millions d'euros	31/12/2022	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2023
VALEURS BRUTES								
Terrains	595	5	(1)	6			(6)	599
Constructions	12 982	31	(43)	618	(1)	(5)	(98)	13 484
Installations techniques, matériels, outillage industriel	5 989	15	(17)	344	(4)	3	(78)	6 252
Matériels de transport	2 897	91	(202)	588	3	(14)	76	3 440
Autres immobilisations corporelles	422	24	(13)	21	(3)	2	(27)	426
Immobilisations corporelles en cours	3 771	1 885	(11)	(1 617)		(3)	83	4 108
Subventions d'investissement	(14 294)	(1 393)	209	14				(15 464)
TOTAL VALEURS BRUTES	**12 361**	**659**	**(78)**	**(26)**	**(4)**	**(17)**	**(51)**	**12 844**

En millions d'euros	31/12/2022	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2023
AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS								
Terrains	2	(3)	2				1	2
Constructions	(4 845)	(371)	28	(1)	1	2	47	(5 138)
Installations techniques, matériels, outillage industriel	(3 544)	(316)	15		4	(3)	57	(3 787)
Matériels de transport	(1 133)	(466)	191	(3)	(1)	10	90	(1 312)
Autres immobilisations corporelles	(227)	(42)	9		3	(1)	13	(246)
Subventions d'investissement	4 486		387	(18)				4 855
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	**(5 261)**	**(1 198)**	**632**	**(22)**	**6**	**7**	**209**	**(5 626)**
VALEURS NETTES	**7 100**	**(539)**	**554**	**(48)**	**2**	**(10)**	**158**	**7 218**

En millions d'euros	31/12/2021	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2022
VALEURS BRUTES								
Terrains	605		(3)			(7)		595
Constructions	11 924	50	(85)	1 177		(45)	(41)	12 982
Installations techniques, matériels, outillage industriel	5 553	30	(100)	580	1	(21)	(53)	5 989
Matériels de transport	2 767	96	(149)	410	(11)	(207)	(9)	2 897
Autres immobilisations corporelles	326	19	(31)	117	1	(11)	(1)	421
Immobilisations corporelles en cours	4 233	1 820		(2 269)		(4)	(8)	3 772
Subventions d'investissement	(13 275)	(3 924)	2 886	13			6	(14 294)
TOTAL VALEURS BRUTES	**12 132**	**(1 908)**	**2 518**	**28**	**(10)**	**(294)**	**(105)**	**12 361**

En millions d'euros	31/12/2021	Dotations aux amortis-sements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2022
AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS								
Terrains	2	(3)	2				1	2
Constructions	(4 600)	(370)	77	2	(1)	11	36	(4 845)
Installations techniques, matériels, outillage industriel	(3 363)	(313)	90	1	(1)	7	35	(3 544)
Matériels de transport	(1 073)	(463)	131		4	77	192	(1 133)
Autres immobilisations corporelles	(217)	(40)	27	(1)	(1)	4	1	(227)
Subventions d'investissement	4 136		366	(16)			(1)	4 486
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	**(5 114)**	**(1 189)**	**694**	**(14)**	**1**	**98**	**263**	**(5 261)**
VALEURS NETTES	**7 018**	**(3 098)**	**3 212**	**14**	**(9)**	**(196)**	**158**	**7 100**

13 – SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

Les subventions sont comptabilisées lorsqu'il existe une assurance raisonnable que le Groupe remplira les conditions attachées à leur octroi, et que la subvention sera perçue.

Ces subventions sont attachées à des actifs et présentées en déduction de la valeur des actifs correspondants, puis rapportées au compte de résultat sur la durée d'utilité de ces actifs au même rythme que les amortissements correspondants.

Depuis 2020, les subventions méritées de l'Epic RATP sont comptabilisées en déduction des immobilisations en cours concernées. Elles correspondent aux dépenses d'investissements déjà effectuées mais pour lesquelles les subventions n'ont pas encore été appelées.

14 – CONTRATS DE LOCATION

À l'actif du bilan, les droits d'utilisation sont inclus dans les immobilisations corporelles. Ils sont comptabilisés dans les postes d'immobilisations corporelles correspondant à leur nature. Le détail par nature d'immobilisations est fourni ci-dessous.

La dette de loyers est identifiée au passif du bilan consolidé (agrégats « passif financier – opérations de location » courants et non courants). Cette dette n'est pas intégrée à l'endettement financier.

Le taux d'actualisation utilisé pour calculer la dette de loyers est déterminé, pour chaque contrat, en fonction du taux d'endettement marginal applicable au moment du commencement du contrat (soit à la date de mise à disposition du bien par le bailleur), dès lors que le taux d'intérêt implicite du contrat n'est pas aisément déterminable. Le taux d'endettement marginal correspond au taux que l'entité aurait à payer pour emprunter, sur une durée, un profil de paiement et une garantie similaire, les fonds nécessaires à l'obtention d'un bien de valeur similaire à l'actif au titre du droit d'utilisation, dans un environnement économique similaire. Le taux marginal d'endettement appliqué aux nouveaux contrats de location est déterminé une ou plusieurs fois par an, en fonction de l'évolution des taux d'intérêts constatée, de manière à s'assurer de l'absence d'écart significatif avec les taux du jour de mise à disposition des actifs par les bailleurs.

La durée de location considérée pour chaque contrat correspond à la période non résiliable sauf si le Groupe est raisonnablement certain d'exercer les options de renouvellement prévues contractuellement.

Le Groupe a appliqué certaines mesures de simplification dans le cadre de l'application d'IFRS 16. En particulier : aucun actif « droit d'utilisation » ni aucune dette de loyers n'est comptabilisé au titre de contrats de location de courte durée (12 mois ou moins); aucun actif « droit d'utilisation » ni aucune dette de loyers n'est comptabilisé au titre de contrats de location relatifs à des actifs de faible valeur (seuil de 5 000 USD).

DÉTAIL DES DROITS D'UTILISATION COMPTABILISÉS EN IMMOBILISATIONS

En millions d'euros	31/12/2021	Nouveaux contrats 2022	Dotations	Reclassements et effets des actifs mis en concession	Variation de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	31/12/2022
DROITS D'UTILISATION							
Terrains	3						3
Constructions	200	47	(45)	6	(1)	(14)	193
Installations techniques, matériels, outillage industriel	1						
Matériels de transport	158	49	(38)	(7)	(7)	(122)	34
Autres immobilisations corporelles	5	7	(4)			(6)	2
TOTAL VALEURS NETTES	**367**	**103**	**(88)**	**(1)**	**(7)**	**(141)**	**232**

En millions d'euros	31/12/2022	Nouveaux contrats 2023	Dotations	Reclassements et effets des actifs mis en concession	Variation de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	31/12/2023
DROITS D'UTILISATION							
Terrains	3						3
Constructions	193	20	(40)	(1)		(1)	170
Installations techniques, matériels, outillage industriel							1
Matériels de transport	34	31	(38)		3		29
Autres immobilisations corporelles	2	13	(4)	(11)		1	1
TOTAL VALEURS NETTES	**232**	**64**	**(82)**	**(13)**	**3**	**(1)**	**204**

ECHÉANCIER DE LA DETTE DE LOYERS

En millions d'euros							
2023	**Total**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**> 5 ans**
Passifs financiers - opérations de location - non courant	180	0	36	29	27	20	68
Passifs financiers - opérations de location - courant	42	42	0	0	0	0	0
PASSIFS FINANCIERS - OPÉRATIONS DE LOCATION	**221**	**42**	**36**	**29**	**27**	**20**	**68**

En millions d'euros							
2022	**Total**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**> 5 ans**
Passifs financiers - opérations de location - non courant	204	0	44	37	32	30	60
Passifs financiers - opérations de location - courant	47	47	0	0	0	0	0
PASSIFS FINANCIERS - OPÉRATIONS DE LOCATION	**251**	**47**	**44**	**37**	**32**	**30**	**60**

LOYERS NON RETRAITÉS

Les loyers non retraités selon IFRS 16 s'élèvent à 25 millions d'euros. Ils concernent pour l'essentiel des biens dont la durée résiduelle de location n'excédait pas douze mois au 1er janvier 2023.

IMPACT DE TRÉSORERIE

L'impact net de trésorerie des loyers retraités selon IFRS 16 sur l'exercice est de 58 millions d'euros versés, dont 5 millions d'euros d'intérêts et 60 millions d'euros de remboursement de dette.

15 – OPÉRATIONS DE *LEASE* PARTICULIÈRES

15.1 – Opérations de *leasehold*

De 1997 à 2002, la RATP a réalisé des opérations de *leasehold*. Dans ce cadre, la RATP a concédé à des investisseurs étrangers américains la propriété économique des biens par le biais d'un droit de jouissance des matériels, ce qui leur permet de les amortir et d'en retirer un gain financier grâce à un mécanisme de différé d'imposition. Ce gain financier est partagé entre l'investisseur et la RATP.

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. Économiquement et comptablement, il n'y a pas de cession, la RATP conservant les principaux risques et avantages inhérents à la propriété des équipements. La RATP dispose d'une option appelée « *early buy out* » (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. Le montage intègre des dépôts mis en place pour garantir le paiement de cette option.

Les différents contrats qui composent chaque opération sont analysés comme constituant une opération unique, et sont comptabilisés comme tels. Les actifs (dont les dépôts) et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde, qui correspond au profit global de chaque opération, la *net present value* (NPV). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat. Au 31 décembre 2022, le montant brut des actifs comptabilisés est de 207 millions d'euros et le montant des passifs est de 208 millions d'euros. Ces montants sont compensés à hauteur de 207 millions d'euros, de sorte que le solde net qui en résulte est de 1 million d'euros.

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 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 : le solde de ces dépôts est de 65,7 millions d'euros au 31 décembre 2023.

Par ailleurs, des dépôts en US dollars qui subsistent à l'issue de terminaisons anticipées de montages entre 2007 et 2009 ne font plus l'objet de compensation et sont donc comptabilisés au bilan en autres actifs financiers (cf note 21).

16 – CONTRATS DE CONCESSION

Les contrats de concession de services entrent dans le champ d'application d'IFRIC12 dès lors que les biens en concession sont contrôlés par le concédant. Le contrôle de ces biens par le concédant est assuré quand les deux conditions suivantes sont remplies :
— le concédant contrôle ou régule les services devant être fournis grâce aux biens objets de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu;
— et le concédant contrôle tout intérêt résiduel significatif dans les biens de la concession à l'échéance de la concession. Cette condition est remplie dès lors que le concédant détient le droit de reprendre ces biens en fin de contrat.

En application de l'interprétation IFRIC 12, le concessionnaire comptabilise la vente des actifs de la concession au concédant en produits des activités ordinaires, et en contrepartie au bilan un actif financier (« modèle de l'actif financier »), représentatif d'un droit inconditionnel à recevoir un montant de trésorerie et/ou un actif incorporel (« modèle de l'actif incorporel ») représentatif d'un droit à facturer les usagers.

MODÈLE DE L'ACTIF FINANCIER

Dans le cadre des concessions de services, un actif financier est comptabilisé lorsque l'opérateur dispose contractuellement d'un droit inconditionnel lui garantissant le paiement par le concédant de montants définis ou déterminés dans le contrat. La rémunération de l'actif est inscrite en « autres produits des activités ordinaires ».

Les actifs financiers résultant de l'application d'IFRIC12 sont inscrits dans la rubrique « Actifs financiers en concession » du bilan consolidé. La part à moins d'un an de l'actif financier est comptabilisée en « actifs financiers en concession courants », la part supérieure à un an est comptabilisée en « actifs financiers en concession non courants ».

En application d'IFRS 9, les créances relatives aux actifs financiers en concession sont évaluées au coût amorti, et sont dépréciées si la valeur comptable est supérieure à la valeur actuelle des flux futurs de trésorerie actualisés.

MODÈLE DE L'ACTIF INCORPOREL

Le modèle de l'actif incorporel s'applique lorsque le concessionnaire reçoit un droit à facturer les usagers du service public.

MODÈLE MIXTE

Lorsqu'une seule part de l'investissement fait l'objet d'un engagement de paiement de la part du concédant, cette part est comptabilisée en actif financier à hauteur du montant garanti par le concédant et en immobilisation incorporelle pour le solde selon un modèle qualifié de mixte.

COMPTABILISATION DES OPÉRATIONS D'ACHAT/REVENTE

Par ailleurs, comme indiqué à la note 5.3 et conformément à IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec les clients », dès lors que le concessionnaire conclut être en posi-

tion de « principal » dans la prestation d'achat/revente consistant à choisir les nouveaux actifs, et prendre le contrôle de ces actifs avant le transfert au concédant, alors les acquisitions de biens de retour et de biens de reprise sont traitées sur la période comme des opérations d'achat, comptabilisées en achats consommés, et concomitamment des ventes au concédant, comptabilisées en « autres produits des activités ordinaires. »

APPLICATIONS AU SEIN DU GROUPE RATP

Le groupe RATP considère que plusieurs contrats d'exploitation significatifs entrent dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12 :

— les contrats d'exploitation de lignes de l'Epic RATP en Île-de-France (dont les contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités);
— certains contrats d'exploitation opérés par des filiales qui remplissent également ces critères.

16.1 – Application au sein de l'Epic RATP

Le contrat entre la RATP et Île-de-France Mobilités 2021-2024 entre dans le champ d'application d'IFRIC 12 car :

— la prestation rendue correspond à une mission de service public;
— Île-de-France Mobilités fixe l'offre de transport et arrête la politique tarifaire;
— les biens nécessaires à l'exploitation sont des biens de retour et des biens de reprise;
— Île-de-France Mobilités contrôle un intérêt résiduel significatif à la fin de la concession sur ces biens :
  • pour les biens de retour, matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant, à la date de fin des droits de concession, Île-de-France Mobilités rachète les biens à leur valeur nette comptable nette de subventions, telle qu'elle figure dans les comptes sociaux annuels dans lesquels ces biens sont analysés comme des actifs corporels,
  • pour les biens de reprise, biens nécessaires à l'exploitation (dont les centres bus), Île-de-France Mobilités a une option de rachat à la date de fin des droits d'exploitation des lignes de transport. Cette option s'exerce à leur valeur nette comptable nette de subventions, telle qu'elle figure dans les comptes sociaux annuels dans lesquels ces biens sont analysés comme des actifs corporels.

MODÈLE APPLIQUÉ AUX BIENS DE RETOUR DE L'EPIC RATP

Le modèle de l'actif financier est appliqué aux biens de retour dans la mesure où la RATP bénéficie de la part d'Île-de-France Mobilités d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie jusqu'à la fin de la période d'exploitation indépendamment de la fréquentation des usagers, qui donne lieu à la comptabilisation d'un actif financier. La valeur de cet actif correspond à la valeur nette comptable des biens de retour dans les comptes sociaux, diminuée des subventions, à la date de clôture.

MODÈLE APPLIQUÉ AUX BIENS DE REPRISE DE L'EPIC RATP

Le modèle mixte est appliqué aux biens de reprise dans la mesure où la RATP bénéficie de la part d'Île-de-France Mobilités :

— d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie pour ces biens, sur les périodes couvertes par les contrats d'exploitation avec Île-de-France Mobilités (2021-2024) ainsi que la valeur nette comptable des biens de reprise pour lesquels Île-de-France Mobilités a déjà officiellement informé la RATP de sa décision de les reprendre. Ce droit donne lieu à la comptabilisation d'un actif financier. La valeur de cet actif financier correspond :
  • aux dotations aux amortissements des biens de reprise détenus à la date de clôture prévues dans les comptes sociaux entre la date de clôture et la fin du contrat,
  • à la valeur estimée de rachat des biens de reprise en fin de contrat, pour lesquels l'option d'achat a été formellement décidée par Île-de-France Mobilités;
— d'un droit en fin de contrat à obtenir de la trésorerie et/ou des actifs, évalué sur la base de la valeur estimée de reprise des actifs (VNC résiduelle des actifs en fin de contrat, calculée sur leur durée d'utilité). Ce droit constitue un actif incorporel spécifique non amortissable, mais qui pourra faire l'objet le cas échéant d'une provision pour perte de valeur (IAS 36).

RECOUVREMENT ET RÉMUNÉRATION DE LA CRÉANCE SUR ACTIFS FINANCIERS EN CONCESSION DE L'EPIC RATP

Les contributions versées par Île-de-France Mobilités à la RATP sont constituées notamment d'une rémunération (cf. note 5.1) appelée « R2 » dédiée au financement des investissements et correspondant à la rémunération des capitaux engagés, dont la couverture des frais financiers et des charges nettes d'amortissement enregistrées dans les comptes sociaux. Ce mécanisme de financement s'analyse, selon IFRIC12, comme d'une part le recouvrement de l'actif financier et, d'autre part, la rémunération de la créance. Le recouvrement vient diminuer l'actif et la rémunération est un produit, enregistré dans les « autres produits des activités ordinaires ».

Par ailleurs, les versements de subventions d'investissements perçues du concédant Île-de-France Mobilités constituent également une modalité de recouvrement des actifs financiers en concession de l'Epic RATP, les créances de subventions figurant notamment dans les actifs financiers en concession.

16.2 – Application aux filiales

MODÈLE APPLIQUÉ AUX BIENS DE REPRISE DU CONTRAT DE CONCESSION DES BUS DE LA RÉGION TOSCANE

Au niveau des filiales, le contrat de concession le plus significatif est celui relatif à l'exploitation des bus interurbains de la région Toscane. Ce dernier est qualifié de « modèle mixte ».

Dans le cadre de ce contrat, le renouvellement du matériel roulant (qui constitue des biens de reprise) peut être réalisé par le concessionnaire par l'achat en propre ou par la location du matériel roulant. Ces biens de reprise, de même que tout contrat de location relatif à un bien de reprise, sont légalement transférables, en date de fin de contrat de concession, à la région Toscane ou à tout autre opérateur potentiel successeur le cas échéant.

La Région Toscane finance en partie l'acquisition des biens via une subvention correspondant à un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie. Ce droit donne lieu à la comptabilisation d'une créance financière.

Le coût résiduel de l'acquisition des biens en concession n'est pas pris en charge par l'autorité organisatrice et est rémunéré d'une part au travers d'un droit à percevoir les recettes directes des usagers, et d'autre part par un rachat potentiel, sur décision du concédant, à la valeur nette comptable des biens de reprise dits

essentiels à l'exécution du service en fin de contrat.

Cette part « non financée » par le concédant est comptabilisée dans les immobilisations incorporelles et décomposée en deux sous-catégories distinctes :

— un droit en fin de contrat à obtenir de la trésorerie et/ou des actifs, évalué sur la base de la valeur estimée de reprise des actifs (VNC résiduelle nette de subvention des actifs en fin de contrat, calculée sur leur durée d'utilité). Ce droit constitue un actif incorporel spécifique non amortissable, mais pourra faire l'objet le cas échéant d'une provision pour perte de valeur;
— un actif incorporel « IFRIC 12 » représentatif du droit à facturer les usagers pendant la durée du contrat de concession. Il est déterminé par la différence entre le coût des biens acquis, les subventions perçues et la VNC résiduelle des actifs en fin de contrat, calculée sur leur durée d'utilité. Cet actif incorporel est amorti sur la durée résiduelle du contrat de concession et non sur la durée de vie économique du bien.

Le même traitement comptable est appliqué aux contrats de location de matériel roulant dès lors que la RATP est également qualifiée de principal et que le contrat de location constitue un achat en substance du matériel roulant. La dette relative aux loyers est comptabilisée au passif dans la rubrique « dettes financières sur biens en concession ». Ce passif financier n'est pas inclus dans la définition de la dette financière nette retenue par le groupe RATP.

MODÈLE APPLIQUÉ AUX BIENS DE RETOURS/REPRISES DANS LES CONTRATS DE CONCESSION DES AUTRES FILIALES

D'autres filiales du Groupe exploitent également des contrats de concession de taille moins significative qui répondent généralement à la définition d'un « modèle financier » ou d'un « modèle mixte ».

La créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements telles que constatées dans les comptes annuels jusqu'au terme des contrats en vigueur. Les options d'achat dont disposent les concédants en fin de contrat sont constatées en immobilisations incorporelles.

Par ailleurs, conformément à IFRS 15, si l'entité concessionnaire est considérée comme « principal » dans la prestation d'achat/revente consistant à choisir les biens acquis, ces acquisitions sont traitées sur la période comme des opérations d'achat, comptabilisées en achats consommés, et concomitamment des ventes au concédant, comptabilisées en « autres produits des activités ordinaires ».

16.3 – Valeur des actifs financiers en concession

La valeur comptable des actifs financiers en concession au 31 décembre 2023 est la suivante :

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Montant net	3 189	3 494
ACTIFS FINANCIERS EN CONCESSION - NON COURANTS	**3 189**	**3 494**
Montant net	563	367
ACTIFS FINANCIERS EN CONCESSION - COURANTS	**563**	**367**

16.4 – Dettes financières sur contrats de concession

En application d'IFRIC 12, les dettes de loyers contractées sur la location de biens de retour ou de reprise dans le cadre de contrats de concession de services constituent des dettes financières sur contrat de concession et non des dettes de loyers (comme c'est le cas pour des biens propres). Ces montants concernent principalement le contrat Île-de-France Mobilités de l'Epic RATP et le contrat d'exploitation des bus interurbains de la région Toscane.

Par ailleurs, les avances de subventions sur biens de retour et de reprise constituées dans le cadre de contrats de concession de services constituent également des dettes financières sur contrats de concession. Ce cas de figure se présente principalement sur l'Epic RATP.

Au 31 décembre 2023, les dettes financières sur contrats de concession représentent 485 millions d'euros, dont 382 millions d'euros pour la part non courante et 102 millions d'euros pour la part courante.

17 – TESTS DE DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

Les actifs à tester sont regroupés en unités génératrices de trésorerie (UGT). Une UGT est le plus petit groupe identifiable d'actifs comprenant l'actif à évaluer dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.

Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP correspondent aux activités de :

— gestionnaire d'infrastructures (GI),
— opérateur de transport (OT),
— opérateur de sûreté (SUR).

Les autres UGT sont définies au niveau des filiales en fonction :

— d'un pays ou d'une zone géographique :
  • UGT RATP Cap Île-de-France,
  • Business Unit France / Suisse de RATP Dev,
  • Business Unit Internationale de RATP Dev.
— d'une activité spécifique :
  • Business Unit *Sightseeing* de RATP Dev (activités de bus touristiques),
  • regroupement des différentes Business-Unit de RATP Smart Systems (activités digitales).

Un test de dépréciation est effectué :

— chaque année pour toutes les UGT comprenant des *goodwills* ou des actifs incorporels à durée de vie indéfinie;
— dès lors qu'il apparaît un indice de perte de valeur.

Pour ces tests, la valeur nette comptable de l'UGT est comparée à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable d'une UGT est le montant le plus élevé entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité. Lorsqu'il apparaît une perte de valeur, celle-ci est comptabilisée en résultat opérationnel. Les pertes de valeur sur *goodwill* sont irréversibles.

La valeur d'utilité est déterminée par actualisation des flux de trésorerie futurs attendus de l'UGT en tenant compte le cas échéant de la valeur résiduelle, actualisée selon un taux approprié à la nature de l'activité.

Pour tout actif non financier, lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué. La valeur nette comptable de l'actif non financier est comparée à sa valeur recouvrable, celle-ci étant définie comme la plus élevée du prix de vente net des coûts de sortie, ou de la valeur d'utilité.

17.1 – Unités génératrices de trésorerie (UGT) de l'Epic RATP

Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP correspondent aux activités d'opérateur de transport (OT), de gestionnaire d'infrastructure (GI) et de sûreté (SUR), ces activités étant des périmètres comptablement séparés en application des dispositions légales et des principes de régulation.

La répartition des valeurs d'actifs entre le gestionnaire d'infrastructure, l'opérateur de transport et la sûreté est réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

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

Ces activités ayant été créées par la RATP, les UGT ne comprennent pas de *goodwill*, ni d'actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

La valeur recouvrable des actifs incorporels et financiers, reconnus en application d'IFRIC 12 et 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.

PRINCIPALES HYPOTHÈSES UTILISÉES POUR LA DÉTERMINATION DES VALEURS RECOUVRABLES

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 présentées en note 5.1.;
— 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%.

	Epic Gestionnaire d'infrastructures	Epic opérateur de transport – biens propres	Epic sûreté
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	5,20%	6,3%	6,3%
Taux de croissance à l'infini	2,2%	2,2%	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 DES TESTS DE DÉPRÉCIATION

Les tests de dépréciation réalisés pour les UGT gestionnaire d'infrastructure, 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 consolidés de l'exercice.

SENSIBILITÉ DES VALEURS RECOUVRABLES

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

Unités génératrices de trésorerie	Epic Gestionnaire d'infrastructures	Epic opérateur de transport – biens propres	Epic sûreté
Variation du taux d'actualisation requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+0,54 point	+2,04 points	Non significative
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	-0,59 point	-2,45 points	Non significative
Variation des investissements normatifs requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+41 millions d'euros	+30 millions d'euros	+2 millions d'euros

17.2 – Unités génératrices de trésorerie (UGT) des filiales

Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les UGT des filiales au 31 décembre 2023. Conformément aux dispositions d'IAS 36 sur les tests de dépréciation :
— les UGT sont regroupées sur la base des synergies pouvant exister entre les différents pays;
— chaque année un test de dépréciation est effectué pour tous les groupements d'UGT comprenant des *goodwill* ou des actifs incorporels à durée de vie indéfinie, et dès lors qu'il apparaît un indice de perte de valeur pour tous les actifs.

Les principales UGT des filiales sont :
— UGT RATP Cap Île-de-France qui exploite les activités franciliennes ouvertes à la concurrence, principalement dans les activités de réseaux de surface (Bus et Tram);

— UGT RATP Dev – BU France / Suisse : qui exploite les activités françaises de transport en commun du Groupe au sein des différentes régions françaises;
— UGT RATP Dev – BU Internationale : qui regroupe sous un management commun les activités de transport en commun exploitées par les différentes filiales à l'international (Métro, Train, Tramway et Bus);
— UGT RATP Dev – *Sightseeing* : qui exploite les activités de bus touristiques à Londres, Bath, Paris et Bruxelles via la marque Tootbus;
— UGT RATP Smart Systems : qui regroupe l'ensemble des activités digitales que sont les systèmes d'informations voyageurs, les systèmes de billettique innovants et le MaaS (*Mobility as a Service*).

Les valeurs recouvrables des principales UGT ont été déterminées sur la base des hypothèses suivantes :

	UGT BU France/ Suisse de RATP Dev	UGT BU Internationale de RATP Dev	UGT Activité Sightseeing de RATP Dev	UGT RATP CAP Île-de-France	UGT RATP Smart Systems
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	6,4 %	Entre 5,7 % et 26,2 %	7,5 %	6,4 %	Entre 6,4 % et 7,4 %
Taux de croissance à l'infini	2,2 %	Entre 2 % et 7 %	2 %	2,2 %	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 du Groupe, en retenant une base de taux sans risque propre à chaque pays.

RÉSULTATS DES TESTS DE DÉPRÉCIATION

Les tests de dépréciation réalisés n'ont pas mis en évidence de perte de valeur au niveau des UGT définies ci-dessus.

SENSIBILITÉ DES VALEURS RECOUVRABLES

Des tests de sensibilité ont été mis en œuvre afin de conforter les résultats dans le cadre des tests de dépréciation effectués. Sur la base des actifs testés à leur valeur dans le référentiel IFRS :

Unités génératrices de trésorerie	UGT BU France/ Suisse de RATP Dev	UGT BU Internationale de RATP Dev	UGT Activité Sightseeing de RATP Dev	UGT RATP CAP Île-de-France	UGT RATP Smart Systems
Variation du taux d'actualisation requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+4,85 points	+9,55 points	+0,3 point	+13,2 points	+1,4 points
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	-5,25 points	-15,78 points	-0,35 point	-68,7 points	-2,1 points

Aucun événement, de nature à affecter la valeur des *goodwill* constatés postérieurement à la mise en œuvre des tests de dépréciation des UGT, n'est apparu au moment de l'arrêté des comptes.

18 – INTÉRÊTS DANS LES FILIALES

La liste des filiales de l'Epic RATP consolidées par intégration globale est fournie en note 40. Au regard de la contribution individuelle de ces filiales dans les états financiers du Groupe, aucune n'est considérée comme matériellement significative (contributions individuellement inférieures à 10 % du chiffre d'affaires). La plus significative d'entre elles représente 7 % du chiffre d'affaires.

La part des intérêts minoritaires dans les états financiers n'est pas non plus significative.

Le Groupe considère, compte tenu de la faible matérialité individuelle des participations dans les filiales, qu'il n'est pas exposé à des risques spécifiques par entité pouvant avoir des incidences significatives sur les états financiers.

19 – TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE

19.1 – Participations dans des entités mises en équivalence

Les titres mis en équivalence comprennent les entreprises associées et les coentreprises. Les participations dans ces entités s'analysent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2023				31/12/2022			
Sociétés du groupe	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont quote-part du résultat net	Dont quote-part des autres éléments du résultat global	% de contrôle	Titres mis en équivalence	Dont quote-part du résultat net	Dont quote-part des autres éléments du résultat global
Groupe Systra	43,38	138	6	(1)	43,38	136	6	15
Autres entreprises associées		29	5			9	(1)	
Coentreprises		9	1			19	1	
TOTAL		**175**	**12**	**(1)**	**Total**	**164**	**5**	**15**

19.2 – Coentreprises et entreprises associées significatives

Parmi les entités mises en équivalence, Systra est une entreprise associée considérée comme significative.

Systra est un groupe de conseil et d'ingénierie intervenant dans le domaine des transports publics ferroviaires et disposant à travers le monde d'une trentaine de filiales et d'une vingtaine de succursales.

En millions d'euros

État de situation financière - Systra	31/12/2023	31/12/2022
Actifs non courants	431	315
Actifs courants	721	641
Passifs non courants	261	146
Passifs courants	634	558
ACTIF NET (100 %)	**258**	**253**
Pourcentage de détention	43,4 %	43,4 %
PART DU GROUPE DANS L'ACTIF NET	**112**	**109**
Goodwill	26	26
VALEUR D'ÉQUIVALENCE	**138**	**136**

Compte de résultat - Systra	31/12/2023	31/12/2022
Produits des activités ordinaires	1 074	901
Résultat net (100 %)	14	13
QUOTE-PART DU GROUPE DANS LE RÉSULTAT NET	**6**	**6**
Autres éléments du résultat global	-1	15

Les montants ci-dessus sont établis fin janvier avant la clôture définitive des comptes de Systra.

Les autres coentreprises et entreprises associées ne sont pas individuellement significatives. Ces entités ont essentiellement des activités d'exploitation de réseaux de bus, tramway et/ou métro similaires à celles des entités intégrées globalement.

20 – TITRES NON CONSOLIDÉS

En application d'IFRS 9, les titres non consolidés sont évalués à leur juste valeur. Le Groupe a opté pour comptabiliser les variations ultérieures de juste valeur de ces titres dans les capitaux propres en autres éléments du résultat global non recyclables (choix irrévocable exercé titre par titre).

En cas de cession, le résultat de l'opération est constaté dans les capitaux propres et n'impacte pas le résultat.

En millions d'euros

31/12/2023	Titres non consolidés 31/12/22	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	Titres non consolidés 31/12/23
Total valeur brute	90	5	(1)		(23)	70
Perte de valeur	(1)				(3)	(3)
TOTAL VALEUR NETTE	**89**	**5**	**(1)**		**(26)**	**67**

31/12/2022	Titres non consolidés 31/12/21	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	Titres non consolidés 31/12/22
Total valeur brute	61	37	(1)		(7)	90
Perte de valeur	(1)					(1)
TOTAL VALEUR NETTE	**60**	**37**	**(1)**		**(7)**	**89**

Les titres non consolidés se répartissent comme suit :

En millions d'euros	Valeur nette	% d'intérêt
RATP Habitat (1)	39	100 %
Fraicheur de Paris	10	15 %
Eurazeo	7	3 %
Zenpark	1	11 %
Paris-Saclay *Seed Fund*	2	4 %
Electra	2	1 %
Zenride	2	8 %
Klaxit	3	0,2 %
Irise	1	10 %
Autres	2	
TOTAL	**67**	

(1) La SA HLM RATP Habitat est exclue du périmètre de consolidation pour les motifs évoqués dans la note 2.1. Les données financières au 31 décembre 2022 de la SA HLM RATP Habitat sont :
— chiffre d'affaires : 81,2 millions d'euros
— total Bilan = 961 millions d'euros, dont 439 millions d'euros d'endettement net
— résultat : 5,2 millions d'euros

21 – AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers sont composés des actifs financiers qui n'entrent pas dans les catégories d'actifs financiers définies précédemment, essentiellement les créances rattachées à des participations, prêts, dépôts et cautionnements.

L'ensemble de ces actifs financiers est comptabilisé au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

La dépréciation est appréciée de manière individuelle en tenant compte du profil de risque de la contrepartie et des garanties obtenues. Lors de la comptabilisation initiale de ces actifs financiers, une dépréciation est le cas échéant reconnue, à hauteur des pertes de crédit attendues résultant d'évènements pouvant survenir dans les douze prochains mois. En cas de dégradation significative de la qualité de crédit de la contrepartie, la dépréciation initiale est complétée pour couvrir la totalité des pertes attendues sur la maturité résiduelle de la créance.

21.1 – Autres actifs financiers non courants

En millions d'euros	31/12/2022	Augmentations	Diminutions	Impact des activités non poursuivies	Autres	31/12/2023
Dépôts liés au *lease*	21				(1)	20
Dépôts en juste valeur	79		(3)		(1)	76
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	9		(3)		4	11
Prêts et autres créances	25	6	(4)	1	(1)	27
Actifs de régime de pension				(4)	4	
AUTRES ACTIFS FINANCIERS NON COURANTS BRUT	134	6	(9)	(4)	5	133
Provisions sur autres actifs financiers						
AUTRES ACTIFS FINANCIERS NON COURANTS NETS	**134**	**7**	**(10)**	**(4)**	**5**	**133**

En millions d'euros	31/12/2021	Augmentations	Diminutions	Impact des activités non poursuivies	Autres	31/12/2022
Dépôts liés au *lease*	20	2			(1)	21
Dépôts en juste valeur	85		(1)		(5)	79
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	12		(3)		(1)	9
Prêts et autres créances	23	5	(1)	(1)		25
Actifs de régime de pension	8			(8)		
AUTRES ACTIFS FINANCIERS NON COURANTS BRUT	147	7	(6)	(8)	(7)	134
Provisions sur autres actifs financiers		(1)	(1)		2	
AUTRES ACTIFS FINANCIERS NON COURANTS NETS	**147**	**6**	**(6)**	**(8)**	**(5)**	**134**

Les dépôts liés au *lease* (en coût amorti) concernent des contrats terminés par anticipation. Ils sont adossés aux emprunts liés aux terminaisons de *lease* figurant en dettes financières (note 28.2).

Les prêts correspondent principalement aux prêts octroyés par la RATP aux comités interprofessionnels du logement (CIL).

Les actifs des régimes de pension sont traités dans la note 26 relative aux avantages du personnel.

21.2 – Autres actifs financiers courants

Le cash collatéral correspond à des sommes versées en garantie des emprunts liés aux terminaisons de *lease* figurant en dettes financières (note 28.1).

En millions d'euros	31/12/2022	Augmentations / Diminutions	Écarts de change	Reclassement	Autres	31/12/2023
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	3					3
Autres prêts, dépôts et cautionnements	20	125		6		151
Cash collatéral lié aux opérations de *lease*	57	4				60
Autres placements - courants		150				150
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	79	279		6		364
Provisions sur autres actifs financiers	(8)	(6)				(13)
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS NETS	**71**	**274**		**6**		**351**

En millions d'euros	31/12/2021	Augmentations / Diminutions	Écarts de change	Reclassement	Autres	31/12/2022
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	4			(2)		3
Autres prêts, dépôts et cautionnements	14	(5)		11		20
Cash collatéral lié aux opérations de *lease*	48	9				57
Autres placements - courants	100	(100)				
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	166	(97)		9		79
Provisions sur autres actifs financiers	(7)					(8)
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS NETS	**159**	**(97)**		**9**		**71**

22 – STOCKS

Les stocks et en-cours sont évalués 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 moyen unitaire pondéré.

Une dépréciation est constatée lorsque le coût est supérieur à la valeur nette de réalisation.

22.1 – Détail des stocks par nature

	31/12/2022			31/12/2023		
En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures et autres approvisionnements	300	(65)	234	300	(72)	228
En-cours de production	22		22	24		24
Marchandises	1			1		1
Produits finis	1		1	2		2
TOTAL	**324**	**(66)**	**258**	**326**	**(72)**	**254**

22.2 – Variation des pertes de valeur sur les stocks

En millions d'euros	31/12/2022	Dotations	Reprises	31/12/2023
Dépréciations sur stocks autres	(65)	(17)	11	(72)
TOTAL	**(66)**	**(18)**	**11**	**(72)**

23 – CRÉANCES D'EXPLOITATION

Les créances clients et autres débiteurs sont comptabilisées à leur juste valeur, qui est égale au nominal car l'effet d'actualisation n'est pas jugé significatif sur ces actifs dont l'échéance est généralement inférieure à un an.

Pour les créances d'exploitation, le Groupe effectue une revue de ses créances clients de manière individuelle en tenant compte de la probabilité de défaut des contreparties ainsi que du niveau de couverture de ces créances et utilise la méthode simplifiée prévue par IFRS 9 consistant à provisionner les pertes attendues sur la maturité résiduelle des créances.

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Créances clients	939	1 432
Dépréciation des créances clients	(12)	(11)
CRÉANCES CLIENTS	**927**	**1 421**
Paiements d'avances	11	10
Charges constatées d'avance	58	54
Créances sur l'État et autres collectivités	285	391
Subventions d'investissement à recevoir	314	373
Créances diverses	275	298
Créances d'impôt sur le résultat	19	23
Dépréciation des autres débiteurs	(1)	(1)
AUTRES DÉBITEURS	**960**	**1 148**
TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	**1 887**	**2 569**

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Dépréciation des créances clients en début d'exercice	(11)	(12)
Dotations de l'exercice	(2)	(2)
Reclassement	1	1
Reprises de l'exercice utilisées		2
DÉPRÉCIATION DES CRÉANCES CLIENTS EN FIN D'EXERCICE	**(12)**	**(11)**

L'intégralité des créances clients nettes ont une échéance à moins d'un an.

24 – TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Le poste trésorerie comprend les soldes bancaires, les placements et les équivalents de trésorerie.

Les équivalents de trésorerie se composent des placements sans risque, très liquides et dont le risque de changement de valeur est négligeable. Ils sont détenus dans le cadre exclusif de la gestion de la trésorerie court terme du Groupe.

Ils incluent notamment :
— des titres de créances négociables, dont la maturité à l'origine est inférieure à 3 mois et émis par des contreparties de premier rang;
— des titres d'OPCVM monétaires;
— des dépôts à terme inférieurs à 3 mois ou remboursables sans risque sur capital investi avec un préavis inférieur à 3 mois.

Les instruments de trésorerie et équivalents de trésorerie sont évalués au coût amorti, ou en juste valeur par résultat, en fonction de la nature du placement.

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Valeurs mobilières de placement	1 749	1 115
Disponibilités	1 272	828
TRÉSORERIE DE CLÔTURE DU BILAN	**3 021**	**1 943**

Le total de la trésorerie indiqué dans le tableau des flux de trésorerie s'analyse comme suit :

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	3 021	1 943
Concours bancaires courants	(957)	(432)
TRÉSORERIE DE CLÔTURE DU TFT	**2 064**	**1 511**

25 – CAPITAUX PROPRES

25.1 – Dotation en capital

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 dans le cadre du plan national de relance et de résilience annoncé début 2009 pour 150 millions d'euros.

25.2 – Contre-valeur des immobilisations mises à disposition

Le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition » qui figure au passif représente essentiellement la valeur résiduelle, figée au 1er 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.

26 – AVANTAGES AU PERSONNEL

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Indemnités de départ à la retraite	273	243
Allocation décès des retraités	26	24
Indemnités de décès des actifs	13	14
Cessation anticipée d'activité	1	1
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	284	236
Indemnité fin de contrat « TFR » (Italie)	33	35
TOTAL AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI	**630**	**553**
Médaille du travail	19	22
Chômage	13	10
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	27	24
TOTAL AVANTAGES À LONG TERME	**60**	**58**
TOTAL	**690**	**611**

Les avantages au personnel comprennent les avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages à long terme.

26.1 – Avantages postérieurs à l'emploi

Le passif inscrit au bilan au titre des avantages postérieurs à l'emploi correspond à la valeur actualisée de l'obligation liée aux régimes à prestations définies à la clôture. La valeur actualisée de l'obligation et le coût des services sont déterminés en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, les droits à prestations sont affectés aux périodes de service en fonction de la formule d'acquisition des droits du régime, ou linéairement sur la carrière du salarié lorsque le rythme d'acquisition des droits n'est pas uniforme et diffère de manière significative le provisionnement des engagements.

Les montants des paiements futurs au titre des avantages accordés au personnel sont évalués sur la base d'hypothèses d'évolution des salaires, d'âge de départ à la retraite et de présence à ce jour, et de tables de mortalité. Ces paiements futurs sont ramenés à leur valeur actuelle en utilisant un taux d'actualisation spécifique pour chaque zone géographique et monétaire, notamment :

— pour la zone euro, sur la base des taux rapportés par l'indice Bloomberg euro composite d'obligations à maturité 15 ans des entreprises notées AA;
— pour les sociétés britanniques sur la base d'indices *Corporate Bonds* en livres notés AA.

Les réévaluations du passif net au titre des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi (dont les variations de l'engagement et des actifs financiers dues aux changements d'hypothèses et écarts d'expérience) sont comptabilisées en « Autres éléments du résultat global ». Ces montants ne sont pas recyclables au compte de résultat.

Les éventuels effets des modifications de régimes (gains et pertes) sont immédiatement comptabilisés au compte de résultat.

26.1.1 Description des différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi

Indemnités de départ en retraite

Le salarié a droit, sauf disposition conventionnelle plus favorable, à une indemnité de départ en retraite. Le montant de cette indemnité est fixé en fonction de l'ancienneté dans l'entreprise. La RATP verse à tous les agents prenant leur retraite et remplissant les conditions une indemnité de départ calculée sur la base de la rémunération statutaire mensuelle brute et d'un coefficient hiérarchique de l'intéressé à la date de son départ à la retraite. Ce coefficient dépend du nombre d'annuités atteint au moment du départ en retraite et est fixé dans le cadre des accords salariaux en vigueur.

Allocation décès des retraités

La RATP verse une allocation décès aux ayants droit des retraités titulaires d'une pension d'ancienneté ou d'une pension proportionnelle concédée avec jouissance immédiate. Le montant de cette allocation est calculé sur la base, au jour du décès, de trois fois le montant mensuel de la pension proprement dite. Le montant de l'engagement est évalué selon les données historiques de versements de cette allocation.

Indemnité décès des actifs

Tout comme le régime général de la sécurité sociale, les assurances sociales RATP couvrent, entre autres risques, le risque décès. L'assurance décès a pour objet de garantir aux ayants droit, lors du décès d'un assuré, le paiement d'une somme dite « capital décès », égale à douze mois du salaire de l'agent au moment de son décès, destinée à compenser la perte de ressources que l'assuré procurait à son foyer par l'exercice d'une activité professionnelle.

Cessation anticipée d'activité

Ce dispositif s'applique aux salariés atteints d'une maladie professionnelle liée à l'amiante. Il consiste en un maintien partiel de la rémunération en cas de départ anticipé à la retraite, sous condition d'âge, d'agents qui en font la demande.

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités

La RATP ne cotise pas au régime général d'accidents du travail mais assure elle-même le financement des indemnités versées.

Le salarié victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle qui conserve, à la date de consolidation des blessures, une incapacité permanente partielle de travail, peut demander une indemnisation en capital ou une rente annuelle et viagère. Il appartient à la commission des rentes accidents de travail et maladies professionnelles de la caisse de coordination aux assurances sociales (CCAS) de la RATP, de se prononcer sur le droit de la victime ou de ses ayants droit à une rente et sur le montant de celle-ci. Ces prestations sont servies par la Caisse. Les rentes sont servies jusqu'au décès de leur bénéficiaire et sont réversibles le cas échéant.

Pensions de retraites des filiales étrangères

Certaines filiales étrangères (essentiellement au Royaume-Uni) ont des plans à prestations définies destinés à couvrir les engagements pour pensions de retraite. Ces engagements sont partiellement couverts par des fonds externalisés, dont les actifs sont composés essentiellement de valeurs financières locales. Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2023, les engagements nets pour pensions des filiales anglaises sont reclassés dans les « actifs et passifs des activités non poursuivies », conformément à la norme IFRS 5.

Indemnité de départ « TFR » (« *trattamento di fine rapporto* ») en Italie

Certaines filiales italiennes du Groupe ont des plans à prestations définies destinés à couvrir une indemnité de départ appelée TFR (« *trattamento di fine rapporto* ») qui correspond à une fraction de la rétribution de chaque employé, provisionnée par l'employeur tout au long de la durée du rapport contractuel avec son salarié et destinée à lui être versée à son départ, quelles que soient les raisons de celui-ci (départ en retraite, licenciement pour un juste motif, démission, décès). L'indemnité versée correspond aux droits acquis mensuellement à concurrence d'une fraction du salaire. Ces engagements sont voués à disparaitre au fur et à mesure des départs des salariés bénéficiaires, les entreprises de plus de 50 salariés étant maintenant tenues de verser la TFR à l'organisme public de prévoyance italien INPS (*Istituto nazionale della previdenza sociale*).

26.1.2 Évolution des avantages du personnel

Les variations des avantages postérieurs à l'emploi sont les suivantes :

En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail / maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat « TFR » (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
PASSIF NET AU 1ER JANVIER 2022	**330**	**22**	**38**	**367**	**1**	**39**		**798**
Charge de l'exercice	25	2		24				52
Prestations payées par l'employeur	(15)	(2)	(1)	(13)				(34)
Pertes et gains actuariels	(93)	(8)	(13)	(143)				(256)
Cotisations employeur aux fonds							(1)	(1)
Différence de change								
Autres						(2)		(2)
Activités non poursuivies	(5)							(5)
PASSIF NET AU 31 DÉCEMBRE 2022	**243**	**14**	**24**	**236**	**1**	**35**		**553**

En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail / maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat « TFR » (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
PASSIF NET AU 1ER JANVIER 2023	**243**	**14**	**24**	**236**	**1**	**35**		**553**
Charge de l'exercice	22	2	1	31				57
Prestations payées par l'employeur	(16)	(1)	(1)	(3)		(2)		(23)
Pertes et gains actuariels	22	(2)	2	19			(4)	38
Effet de périmètre	(5)							(5)
Différence de change								
Autres	1							1
Classement à l'actif (actifs de regime de pension)							4	4
Activités non poursuivies	5							5
PASSIF NET AU 31 DÉCEMBRE 2023	**273**	**13**	**26**	**284**	**1**	**33**		**630**

26.1.3 Charge comptabilisée

La charge comptabilisée au cours de l'exercice se décompose de la façon suivante :

Charge de l'exercice comptabilisée en 2022 En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail / maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat « TFR » (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	(21)	(1)		(20)			(1)	(44)
Coûts d'intérêts nets	(3)			(4)				(8)
IMPACT RÉSULTAT	**(25)**	**(2)**	**(0)**	**(24)**	**(0)**	**(0)**	**(1)**	**(52)**

Charge de l'exercice comptabilisée en 2023 En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail / maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat « TFR » (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	(13)	(1)		(21)	(0)	(0)	(1)	(36)
Coûts d'intérêts nets	(10)	(1)	(1)	(10)	(0)			(21)
IMPACT RÉSULTAT	**(22)**	**(2)**	**(1)**	**(31)**	**(0)**	**(0)**	**(0)**	**(57)**

26.1.4 Impact en autres éléments du résultat global

Les écarts actuariels au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont les suivants :

Charge de l'exercice comptabilisée en 2022 En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail / maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat « TFR » (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Solde d'ouverture	(27)	(3)	(8)	(91)	(10)	(26)	4	(161)
Variation pertes et gains actuariels de l'exercice	108	8	13	143				272
SOLDE DE CLÔTURE	**81**	**5**	**5**	**52**	**(11)**	**(26)**	**4**	**111**

Charge de l'exercice comptabilisée en 2023 En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail / maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat « TFR » (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Solde d'ouverture	81	5	5	52	(11)	(26)	4	111
Variation pertes et gains actuariels de l'exercice	(24)	2	(2)	(19)			5	(38)
SOLDE DE CLÔTURE	**57**	**7**	**3**	**32**	**(10)**	**(26)**	**9**	**72**

26.1.5 Évolution de l'engagement et des actifs de couverture

En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail / maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat « TFR » (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
ENGAGEMENT AU 1ER JANVIER 2022	**330**	**22**	**38**	**367**	**1**	**39**	**153**	**951**
Coûts des services	21	1		20				43
Charges désactualisation	3			4			2	10
Prestations payées	(15)	(2)	(1)	(13)		(4)	(4)	(39)
Fermeture des droits ou liquidation des droits								
Pertes et gains actuariels	(93)	(8)	(13)	(143)		1	(51)	(306)
Différence de change							(8)	(7)
Autres						(2)	(6)	(8)
Impact des activités non poursuivies	(5)						(85)	(90)
ENGAGEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2022	**243**	**14**	**24**	**236**	**1**	**35**	**2**	**555**
Actifs de couverture au 31 décembre 2022							(2)	(2)
ENGAGEMENT NET DES ACTIFS DE RÉGIMES	**243**	**14**	**24**	**236**	**1**	**35**		**553**
Actifs de régime de pension								
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2022	**243**	**14**	**24**	**236**	**1**	**35**		**553**

En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail / maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat « TFR » (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
ENGAGEMENT AU 1ER JANVIER 2023	243	14	24	236	1	35	2	555
Coûts des services	13	1		21				35
Charges désactualisation	10	1	1	10				22
Prestations payées	(16)	(1)	(1)	(3)		(2)		(23)
Fermeture des droits ou liquidation des droits								
Pertes et gains actuariels	22	(2)	2	19				42
Effet de périmètre	(5)							(5)
Différence de change								
Autres	1							1
Impact des activités non poursuivies	5							5
ENGAGEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2023	273	13	26	284	1	33	2	631
Actifs de couverture au 31 décembre 2023							(2)	(2)
ENGAGEMENT NET DES ACTIFS DE RÉGIMES	273	13	26	284	1	33		630
Actifs de regime de pension								
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2023	**273**	**13**	**26**	**284**	**1**	**33**		**630**

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Actif net à l'ouverture	2	161
Intérêts sur les actifs		3
Contribution de l'employeur		1
Prestations payées par les actifs de couverture		(4)
Pertes et gains actuariels		(50)
Différence de change		(8)
Autres		(6)
Impact des activités non poursuivies		(93)
ACTIF NET À LA CLÔTURE	**2**	**2**

Les actifs des filiales sont investis à environ 3% d'actions, 44% d'obligations, 1% en immobilier et le solde en autres produits financiers.

Les actifs nets des régimes de pensions sont inclus dans les « autres actifs financiers non courants », décrits dans la note 21.1.

26.1.6 Les hypothèses

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2023		31/12/2022	
	Zone euro	Royaume-Uni (IFRS 5)	Zone euro	Royaume-Uni
Taux d'actualisation	3,25 %	4,80 %	4,00 %	5,00 %
Taux d'inflation	2,00 %	3,00 %	2,00 %	3,15 %
Profil de carrière inflation comprise	2,0 % à 2,2 %		2,0 % à 2,2 %	
Table de mortalité	TGH 05/TGF05	S3PMA/S3PFA	TGH 05/TGF05	S2PMA/S2PFA
Age de départ moyen projeté	59	65	61	65 ans
Taux de valorisation des pensions	NA	2,80 %	NA	2,95 %
Taux de turnover	entre 5,26 % et 0 %	NC	0,00 %	NC

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact respectivement de - 18 millions d'euros et de + 19 millions d'euros sur les engagements post-emploi.

La duration moyenne des engagements postérieurs à l'emploi est de 12.87 ans au 31 décembre 2023.

26.2 – Autres avantages à long terme

Les autres avantages à long terme sont évalués selon des calculs actuariels. Ils correspondent à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus.

26.2.1 Description des différents régimes d'avantages à long terme

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs

La part des rentes accidents du travail et maladies professionnelles (AT/MP) relative aux actifs et versée avant la retraite constitue un avantage à long terme. La part relative aux retraités constitue un avantage postérieur à l'emploi (cf. description des rentes au paragraphe 26.1.1).

Médailles du travail

Après un certain nombre d'années de service, les salariés bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congés supplémentaires.

Cessation progressive d'activité

Ce dispositif consiste en un travail à mi-temps rémunéré à 70 % pour les agents qui souhaitent en bénéficier avant 55 ans et à 75 % pour les agents qui souhaitent en bénéficier à partir de 55 ans. Ce dispositif est fermé aux nouveaux entrants depuis 2010.

Chômage

Tout comme Pôle emploi, la RATP assure à ses salariés 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 du salarié.

Maladie longue durée

Les salariés 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.

En millions d'euros	Médailles du travail	Rentes accidents travail /maladies professionnelles des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Total avantages long terme
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 1ER JANVIER 2022	**33**	**23**		**11**	**1**	**68**
Coûts des services rendus	2	3				5
Prestations payées	(1)	(3)				(4)
Charge désactualisation						1
Écart actuariel	(12)	1				(11)
Réevaluations nettes					(1)	(1)
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2022	**22**	**24**		**10**		**58**

En millions d'euros	Médailles du travail	Rentes accidents travail /maladies professionnelles des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Total avantages long terme
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 1ER JANVIER 2023	**22**	**24**		**10**		**58**
Coûts des services rendus	2	7				12
Prestations payées	(2)	(4)		(9)		(17)
Charge désactualisation	1	1				2
Écart actuariel	(4)	(2)		11		6
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2023	**19**	**27**		**13**		**60**

26.2.2 Principales hypothèses actuarielles

	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	TGH 05/TGF05	TGH 05/TGF05
Age de départ moyen projeté	59	61
Taux de turnover	entre 5,26 % et 0 %	0,00 %

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des avantages long terme de - ou + 1 million d'euros.

27 – AUTRES PROVISIONS

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation actuelle du Groupe à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire pour l'entreprise par une sortie de ressources et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire, contractuel ou implicite. L'impact au compte de résultat de toutes les provisions (actif et passif) est le suivant :

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Dotations et reprises aux provisions	14	(30)

L'estimation du montant figurant en provision correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que le Groupe devra supporter pour éteindre cette obligation. Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif.

En millions d'euros	31/12/2022	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	Impact des activités non poursuivies	31/12/2023
PROVISIONS NON COURANTES	**240**	**60**	**(44)**	**(27)**	**(39)**	**17**	**207**
Démantèlement	47			(1)			46
Litiges	10	3	(1)	(1)			10
Autres charges	50	21	(16)	(8)	(3)		43
Autres risques	133	36	(27)	(16)	(36)	17	108
PROVISIONS COURANTES	**72**	**32**	**(21)**	**(20)**	**26**	**(3)**	**86**
Démantèlement							
Litiges	14	3	(1)	(3)			12
Autres charges	6	2	(1)		(1)		6
AUTRES RISQUES	52	27	(19)	(16)	27	(3)	68
TOTAL DES PROVISIONS	**312**	**92**	**(66)**	**(47)**	**(13)**	**14**	**293**

Litige Urssaf concernant les modalités de calcul de l'assiette des cotisations d'allocations familiales des agents sous statut de la RATP de l'Epic

Au cours du premier semestre 2018, l'Epic RATP a fait l'objet d'un contrôle de l'Urssaf portant sur les années 2015 à 2017. Les principales divergences concernaient les modalités de calcul de l'assiette des cotisations « allocations familiales » des agents sous statut de l'Epic RATP (cf. § 34.2 des comptes consolidés du 31 décembre 2021). Une notification de redressement avait été adressée à l'Epic 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, avait été réglé par l'entreprise à titre conservatoire le 23 avril 2019. Ce montant avait été inscrit à l'actif du bilan comme une créance de l'Epic RATP sur l'Urssaf.

L'Epic RATP conteste formellement le bien-fondé des arguments développés par l'Urssaf et avait saisi en conséquence la commission de recours amiable (CRA) le 21 mai 2019 pour demander l'annulation du redressement et une remise des majorations forfaitaires et complémentaires. Suite au rejet de ce recours notifié par la CRA le 12 avril 2021, la RATP avait saisi le tribunal judiciaire de Bobigny le 24 juin 2021 pour obtenir l'annulation du redressement, puis le 6 septembre 2021, pour contester la décision concernant les majorations complémentaires. Le tribunal judiciaire a rendu un jugement défavorable sur ce recours le 23 juin 2022, en maintenant le redressement, mais en annulant toutes les majorations de retard demandées par l'Urssaf. Le 15 juillet 2022 l'Epic RATP a décidé d'interjeter appel de cette décision judiciaire. Aucun développement nouveau n'est intervenu en 2023 sur cette procédure.

Cette provision pour risque figure toujours au bilan au 31 décembre 2023, pour un montant identique à celui de l'exercice 2022, soit 42 millions d'euros.

Provisions pour démantèlement des actifs de l'Epic

Les coûts de démantèlement concernent essentiellement le matériel roulant ferroviaire et font l'objet d'une provision en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilité des trains. Toute révision du coût ou de l'échéance de la provision est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel (composant démantèlement). L'impact de l'actualisation étant non significatif, il n'est pas pris en compte. Au cours de l'année 2023 l'Epic RATP a repris une partie de ces provisions pour un montant de (1) million d'euros.

Provisions pour litige

Les provisions pour litiges concernent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commerciaux ou prud'homaux dont le risque de maladies professionnelles liées à l'amiante. Diverses procédures ont été introduites contre la Société et ses filiales dans le cadre de la marche normale de leurs affaires. Des dommages et intérêts sont demandés dans le cadre de certaines de ces procédures et des provisions sont constituées chaque fois qu'une perte semble probable et quantifiable.

Provisions pour autres risques

Les provisions pour autres risques comprennent l'engagement constaté pour couvrir les risques sur des accidents voyageurs intervenus sur les réseaux, sur la base des cas déclarés. Pour l'Epic RATP ce montant se porte à 88 millions d'euros et dans les filiales de transport, à 15 millions d'euros. Ces provisions couvrent la franchise d'indemnisation relative aux sinistres corporels et/ou matériels et non couverte par les contrats d'assurance. Le niveau des provisions est gradué selon la gravité des sinistres.

28 – DETTES FINANCIÈRES

Les dettes financières comprennent essentiellement les emprunts obligataires, les emprunts auprès de la région Île-de-France, ceux auprès des établissements de crédit, et les concours bancaires courants.

Elles sont évaluées initialement à la juste valeur qui est égale au montant des fonds reçus nets des frais et primes d'émission puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Pour la couverture de juste valeur des dettes financières, la partie couverte de la dette est évaluée au bilan à sa juste valeur. La variation de cette juste valeur est comptabilisée au compte de résultat où elle est compensée par les variations symétriques de juste valeur des instruments financiers de couverture.

NOUVELLES ÉMISSIONS OBLIGATAIRES

En 2023, la RATP a émis un emprunt obligataire à dix ans de 500 millions d'euros dans le cadre de son programme EMTN. D'autre part, elle a effectué un remboursement d'emprunt obligataire de 600 millions d'euros.

28.1 – Détail des dettes financières courantes et non courantes

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Emprunts obligataires	4 530	4 714
Emprunts auprès de la région Île-de-France	85	96
Emprunts liés aux terminaisons de *lease*	20	21
Dépôts et cautionnements (reçus)	7	6
Emprunts aurpès des établissements de crédit	507	452
Autres emprunts et dettes	1	3
TOTAL DETTES FINANCIÈRES - NON COURANTES	**5 150**	**5 293**
Emprunts obligataires	650	600
Emprunts auprès de la région Île-de-France	14	14
Emprunts plan épargne entreprise	197	203
Emprunts auprès des établissements de crédit	40	33
Dépôts et cautionnements (reçus)		45
Billets de trésorerie	1 912	954
Autres emprunts et dettes	11	5
Concours bancaires	957	432
Intérêts courus non échus	47	49
Total dettes financières - courantes	3 827	2 334
TOTAL	**8 977**	**7 627**

VARIATIONS DES PASSIFS LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

En millions d'euros	31/12/2022	Flux de financement	Flux d'exploitation	Flux d'investissement	Flux de trésorerie	Effet de change	Juste valeur	Reclass. courant/non courant	Autres	Impact des activités non poursuivies	31/12/2023
Dettes financières - non courantes	5 293	548				(2)	(5)	(683)			5 150
Dettes financières - courantes	2 334	319	(2)		613	4	17	690	(86)	(61)	3 827
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	**7 627**	**866**	**(2)**		**613**	**2**	**11**	**7**	**(86)**	**(61)**	**8 977**

28.2 – Dettes financières par échéance

En millions d'euros	2024	2025	2026	2027	2028	> 5 ans
Emprunts obligataires EUR	661	435	459	507	7	3 120
Intérêts sur emprunts obligataires EUR	84	80	71	54	50	443
Emprunts obligataires libellés en devises		174				
Intérêts sur emprunts obligataires libellés en devises	1	1				
Emprunts auprès de la région Île-de-France	13	13	13	11	10	47
Intérêts sur emprunts auprès de la région Île de France	1	1	1	1		1
Emprunts plan épargne entreprise (PEE)	197					
Intérêts sur emprunts PEE	3					
Emprunts liés aux terminaisons de *lease*		19				
Emprunts auprès des établissements de crédit	40	110	97	97	97	106
Billets de trésorerie	1 912					
Autres emprunts et dettes	11	1				
Concours bancaires	957					
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	**3 879**	**832**	**641**	**671**	**164**	**3 718**

Les flux futurs du tableau ci-dessus sont en valeur nominale (non actualisée). La ventilation par principales devises et par nature de taux figure en note 31.

28.3 – Emprunts obligataires

Les emprunts obligataires concernent uniquement l'Epic RATP.

Emprunts obligataires (en millions d'euros)	31/12/2023	31/12/2022	Variation	Taux d'intérêt effectif
EUR 4.125 % 13 avril 2023		600	600	4,20 %
EUR 0.375 % 15 juin 2024	500	499	-1	0,49 %
EUR 1.38 % 16 septembre 2024	150	150		1,39 %
USD 0.612 % 22 juillet 2025	91	94	3	0,67 %
USD 0.571 % 29 juillet 2025	91	94	3	0,63 %
EUR 2.441 % 24 octobre 2025	50	50		2,49 %
EUR 3.03 % 25 octobre 2025	200	200		3,05 %
EUR 3.75 % 19 octobre 2026	449	449		3,81 %
EUR 0.875 % 25 mai 2027	499	499		0,92 %
EUR 0.35 % 20 juin 2029	499	498		0,40 %
EUR 1.75 % 25 mai 2031	499	499		1,78 %
EUR 4.11 % 01 juillet 2031	50	50		4,16 %
EUR 1.875 % 25 mai 2032	498	498		0,99 %
EUR Verdibus mai 2032	20	23	3	0,55 %
EUR Verdibus décembre 2032	26	28	2	2,32 %
EUR 3,25 % avril 2033	496		-496	3,25 %
EUR 0.4 %0 19 décembre 2036	44	66	23	0,43 %
EUR 0,64 % 13 août 2041	100	100		0,66 %

Emprunts obligataires (en millions d'euros)	31/12/2023	31/12/2022	Variation	Taux d'intérêt effectif
EUR 1.90 % 26 juin 2048	100	100		1,91 %
EUR 1.905 % 06 juin 2048	50	50		1,92 %
EUR 1.82 % 18 juillet 2048	50	50		1,83 %
EUR 0.938 % 25 mai 2050	329	329		0,95 %
EUR 1.07 % 28 avril 2050	150	150		1,08 %
EUR 0,953 % 24 mai 2052	50	50		0,97 %
EUR 0.875 % 18 août 2080	191	190		1,00 %
TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES	**5 179**	**5 314**	**135**	

28.4 – Calcul de l'endettement net

Le Groupe définit communément sa dette comme le total des encours de dettes financières sous déduction d'une part des intérêts courus non échus, de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des actifs financiers relatifs aux opérations de *lease* (dépôts, cautionnements et cash collatéral) et de la juste valeur des instruments dérivés de couverture de change sur les emprunts obligataires et les dépôts de *lease*. La dette relative aux contrats de crédit-bail finançant les tramways T3, T5, T6, T7 et T8 est compensée dans le calcul de l'endettement net avec la créance d'un montant équivalent envers Île-de-France Mobilités et n'apparaît donc pas dans le détail ci-dessous. Les dettes de loyers (cf. note 14 relative à IFRS 16) et les dettes financières sur contrat de concession (cf. note 16 relative à IFRIC 12) en sont également exclues.

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Dettes financières	8 977	7 627
Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie	(6)	(11)
Instruments dérivés à la juste valeur sur option	36	54
Intérêts courus non échus	(47)	(49)
Avance prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	(4)	(7)
Dépôts et cautionnements [1]	(20)	(21)
Autres actifs financiers liés aux opérations de *lease*	(48)	(50)
Placements à court terme	(150)	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(3 021)	(1 943)
Autres [2]	(165)	(64)
ENDETTEMENT NET GROUPE	**5 552**	**5 536**

(1) Ces dépôts ont des termes parfaitement symétriques aux emprunts liés aux terminaisons de *lease*, ils viennent en déduction du calcul de l'endettement net.
(2) Dont sommes versées en garantie des *swaps* de flux (dépôt en collatéral) pour 20,1 millions d'euros au 31 décembre 2023.

29 – DETTES D'EXPLOITATION

Les dettes d'exploitation (à l'exclusion des produits constatés d'avance) sont des passifs financiers évalués à leur juste valeur qui est égale au nominal lors de l'entrée au bilan car l'effet d'actualisation n'est pas jugé significatif sur ces passifs dont l'échéance est généralement inférieure à un an.

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Dettes fournisseurs	1 138	1 257
Dettes sur immobilisations	693	694
Dettes fiscales et sociales	844	862
Dettes diverses d'exploitation	14	18
Subvention d'investissement	35	
Produits constatés d'avance	115	473
Autres dettes diverses	152	176
Dettes d'impôt sur le résultat	2	5
TOTAL	**2 994**	**3 484**

L'intégralité des dettes fournisseurs ont une échéance à moins d'un an.

30 – INCIDENCE DE LA VARIATION DU BFR

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Stocks	1	3
Avances et acomptes versés sur commande		(3)
Créances clients et comptes rattachés	762	(111)
Créances envers l'État et les autres collectivités publiques	612	104
Créances vis-à-vis de Île-de-France Mobilités	(570)	(47)
Autres créances	16	66
Charges constatées d'avance	(2)	6
Avances et acomptes reçus sur commande	1	1
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	(136)	(134)
Dettes fiscales et sociales	(596)	57
Dettes vis-à-vis de Île-de-France Mobilités	640	113
Autres dettes	(263)	14
Produits constatés d'avance	(347)	79
TOTAL INCIDENCE DE LA VARIATION DU BFR	**117**	**150**

31 – GESTION DU RISQUE FINANCIER

GESTION DU RISQUE DE TAUX

La dette de l'Epic RATP est essentiellement structurée sur la base de financements à taux fixe. Le risque de taux sur les actifs ou passifs financiers est géré par la mise en place d'instruments dérivés de couverture (*swaps*, *caps*, *floors*) strictement adossés à une dette existante ou hautement probable.

En revanche, la dette des filiales est principalement structurée autour de financements à taux variable, ce qui implique l'existence d'un risque de taux, dans certains cas couvert par la mise en place d'instruments de couverture.

Le Groupe a couvert le risque de taux d'une partie de ses besoins de financement 2024 et 2025 en mettant en place 400 millions d'euros de *swaps forward* 10 ans.

GESTION DU RISQUE DE CHANGE

Le groupe RATP couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swaps* (*swaps* de change ou *cross currency swaps*).

GESTION DU RISQUE DE MATIÈRES PREMIÈRES

La RATP a mis en place des opérations de couverture contre la hausse des prix du gaz et de l'électricité pour 2024, 2025 et 2026.

Des opérations de couverture du risque gasoil sont également réalisées par l'Epic RATP pour le compte de ses filiales.

RISQUE DE CRÉDIT ET DE CONTREPARTIE

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le Groupe dans le cas où un client ou une contrepartie d'un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

Le risque client est limité car les principaux clients du Groupe sont des collectivités locales.

Le risque de contrepartie est limité par la mise en place de contrats de collatéralisation sur la plupart des produits dérivés, et par la diversification des placements à court terme.

RISQUE DE LIQUIDITÉ

Le risque de liquidité est le risque que l'émetteur n'ait pas accès à des fonds suffisants pour financer ses activités commerciales courantes, les investissements nécessaires à son expansion, ou tout événement exceptionnel qui pourrait survenir.

Les marchés financiers peuvent être soumis à des périodes de volatilité et de manque de liquidité. Si l'émetteur n'est pas en mesure d'accéder aux marchés des capitaux ou à d'autres sources de financement à des taux compétitifs pendant une période prolongée, son coût de financement peut augmenter et sa stratégie peut devoir être réévaluée.

Pour assurer la gestion de sa trésorerie et couvrir son risque de liquidité, la RATP dispose d'un programme de Neu CP d'un montant maximum de 3 milliards d'euros. Au cours de l'exercice 2023, ce programme affichait un encours moyen de 1,6 milliard d'euros, permettant au Groupe de se constituer une réserve de liquidités moyenne de 1,3 milliard d'euros sur l'année 2023. L'Epic RATP dispose également d'une facilité de crédit renouvelable (RCF) à hauteur de 500 millions d'euros.

31.1 – Sensibilité des dettes financières à court terme

La RATP se finance court terme par le biais de NEU CP (*Negotiable EUropean Commercial Paper*). L'en-cours au 31 décembre 2023 s'élève à 2 milliards d'euros à taux fixe avec une maturité inférieure à trois mois (plafond Banque de France 3 milliards d'euros).

La dette à court terme, essentiellement à taux fixe, finance des actifs à court terme eux-mêmes indexés sur les taux monétaires.

31.2 – Sensibilité des dettes financières à long terme

EFFET SUR LES CHARGES FINANCIÈRES

La dette financière à long terme de l'Epic RATP (dette obligataire, PEE, Île-de-France) au 31 décembre 2023 est souscrite à 95 % à taux fixe.

Total des dettes avant couverture (coût amorti)	31/12/2023	31/12/2022
DETTE OBLIGATAIRE USD EN MILLIONS D'EUROS	**181**	**187**
Taux variable		
Taux fixe	100 %	100 %
DETTE OBLIGATAIRE EUR EN MILLIONS D'EUROS	**4 998**	**5 127**
Taux variable		
Taux fixe	100 %	100 %
EMPRUNT ÎLE-DE-FRANCE LONG TERME EN MILLIONS D'EUROS	**99**	**111**
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe		
PEE EN MILLIONS D'EUROS	**197**	**203**
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe		
TOTAL EN MILLIONS D'EUROS	**5 475**	**5 627**
Taux fixe	95 %	94 %
Taux variable	5 %	6 %

Total des dettes après couverture de taux	31/12/2023	31/12/2022
TOTAL DETTE (NOMINAL) EN MILLIONS D'EUROS	**5 475**	**5 627**
dont dette à taux variable	296	313
% FIXE DE LA DETTE	**95 %**	**94 %**

Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires de l'Epic RATP s'élèvent à 86,2 millions d'euros en 2023. La dette obligataire étant intégralement à taux fixe, les charges d'intérêt associées ne sont pas exposées à un risque de hausse des taux.

31.3 – Accords de compensation

Les actifs et passifs financiers du Groupe ne sont pas compensés au bilan, à l'exception des actifs et passifs liés aux opérations de *lease* américain (cf note 15).

Le Groupe a en revanche conclu des accords de compensation pour certains instruments dérivés. Ainsi, en cas de défaillance de l'une ou l'autre des parties, ces accords permettent d'opérer une compensation entre la juste valeur des instruments dérivés et les collatéraux financiers.

Le tableau suivant présente l'incidence potentielle de ces accords de compensation :

31/12/2023 En millions d'euros	Valeur comptable des dérivés actifs	Valeur comptable des dérivés passifs	Juste valeur des collatéraux financiers	Exposition nette
Dérivés de taux et de change	11	51	99	(62)
Couverture de matières premières		121		
Emprunts liés aux terminaisons de *lease*		20	22	2
Couverture de change dépôt de *lease*		28	27	(1)

31/12/2022 En millions d'euros	Valeur comptable des dérivés actifs	Valeur comptable des dérivés passifs	Juste valeur des collatéraux financiers	Exposition nette
Dérivés de taux et de change	74	57	(15)	2
Emprunts liés aux terminaisons de *lease*		21	22	2
Couverture de change dépôt de *lease*		29	30	1
Couverture de matières premières	4	16	(27)	(38)

32 – INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Dans le cadre de sa gestion du risque de change, du risque de taux d'intérêt et du risque de fluctuation du prix du gazole, le Groupe peut souscrire des instruments dérivés de taux, de change, ou de matières premières (carburant, électricité, gaz).

L'utilisation de ces instruments a pour seul objet de couvrir les risques auxquels le Groupe est exposé. La gestion de ces risques est assurée dans le cadre des objectifs fixés par la direction financière du Groupe.

COMPTABILISATION DES INSTRUMENTS DÉRIVÉS AU BILAN

Les instruments dérivés sont présentés au bilan en actifs financiers ou en passifs financiers.

Les instruments dérivés sont mesurés à leur juste valeur lors de leur comptabilisation initiale, et réévalués lors de chaque clôture comptable jusqu'à leur dénouement. À chaque clôture, la juste valeur des instruments dérivés est obtenue par référence à la valeur de marché estimée à partir de modèles de valorisation communément utilisés par les intervenants sur le marché ou par valorisations externes obtenues des contreparties (note 33).

Le mode de comptabilisation des instruments dérivés varie selon qu'ils sont désignés comme éléments de couverture de juste valeur, de couverture de flux de trésorerie, ou qu'ils ne sont pas qualifiés d'éléments de couverture.

INSTRUMENTS DÉRIVÉS DE COUVERTURE

Pour les opérations de couverture, le Groupe retient les modalités suivantes : les instruments financiers dérivés sont comptabilisés au bilan à la juste valeur à la clôture, la contrepartie de cette réévaluation dépendant de la qualification de la couverture retenue (les instruments dérivés non qualifiés de couverture sont revalorisés au bilan en contrepartie du résultat).

COUVERTURE DE JUSTE VALEUR

Cette désignation concerne la couverture des variations de valeur de marché d'un élément du bilan ou d'un engagement ferme non comptabilisé.

L'élément couvert et l'instrument dérivé sont réévalués, et leurs variations sont enregistrées simultanément en compte de résultat. Les impacts nets en résultat correspondent à la part d'inefficacité de la couverture.

COUVERTURE DE FLUX DE TRÉSORERIE

Cette désignation concerne les instruments qui viennent couvrir des flux futurs dont la réalisation est hautement probable.

La variation de la juste valeur du dérivé est comptabilisée en autres éléments du résultat global (réserve de couverture de flux de trésorerie) et reprise en résultat au fur et à mesure que le risque couvert se réalise.

Le Groupe a fait le choix de retenir l'approche « coût de la couverture » offerte par IFRS 9 lui permettant d'étaler en linéaire en résultat le report / déport sur les dérivés de change en couverture des financements.

EFFICACITÉ DES COUVERTURES

Le Groupe documente l'efficacité de ses couvertures, en établissant qu'il existe une relation économique entre l'opération de base et l'opération de couverture, que celles-ci se contrebalancent mutuellement, en partie ou entièrement, et que la stratégie mise en œuvre permet de couvrir les risques encourus.

32.1 – Maturité des instruments dérivés (maturité, notionnel)

2023		Qualifications comptables			Maturités		
En millions d'euros		**CFH**	**FVH**	**TRA**	**- de 1 an**	**de 1 an à 5 ans**	**+ 5 ans**
SWAP DE TAUX							
EUR							
— IRS	454	454			40	14	400
— CCS EUR/USD	174	174				174	
GBP							
— IRS	20			20	20		
— CCS GBP/EUR	40			40	40		
USD							
— CCSLease USD/EUR	47		47			30	18
FOREX							
Achat à terme USD/EUR	1 059		1 015		1 015		
Vente à terme EUR/GBP	85		85		85		
Achat à terme CHF/EUR	29		74		74		
MATIÈRES PREMIÈRES							
PEG Month EUR MWH	51	50			29	22	
ELEC Month EUR MWH	203	202		1	111	92	
ULSD10ppm GBP/T							

32.2 – Classification des instruments financiers dérivés

31/12/2023 En millions d'euros	Actif non courant	Actif courant	Actif total	Passif non courant	Passif courant	Passif total
Cash flow hedge	14	2	15	49	85	134
Fair value hedge		3	3	28	39	67
Non hedge	1	1	2	1	2	2
TOTAL	**14**	**6**	**20**	**78**	**126**	**204**

31/12/2022 En millions d'euros	Actif non courant	Actif courant	Actif total	Passif non courant	Passif courant	Passif total
Cash flow hedge	81	4	86	16		16
Fair value hedge				29	56	85
Non hedge		4	4			
TOTAL	**82**	**8**	**90**	**45**	**56**	**101**

Le risque de change sur la dette émise en devises est systématiquement couvert par les *cross currency swaps*. Les instruments non qualifiés de couverture (*trading*) au sens comptable constituent néanmoins une couverture économique.

32.3 – Les opérations de couverture de juste valeur

Les opérations qualifiées de couverture de juste valeur au 31 décembre 2023 sont :

— soit des instruments dérivés (*cross currency swaps*) qui couvrent les dépôts négociés lors de la mise en place des *leases* américains et restructurés en juillet 2013;

— soit des *swaps* de change qui couvrent la souscription de billets de trésorerie émis en dollars.

La sensibilité de ces dérivés de couverture aux variations de taux et de change étant très similaire à celle des éléments couverts, leur impact sur les résultats n'est donc pas significatif.

32.4 – Les opérations de couverture de flux de trésorerie

Les opérations de couverture de flux de trésorerie au 31 décembre 2023 sont des *swaps* de taux fixe contre Euribor : la RATP paie un taux fixe et reçoit un taux Euribor sur une dette existante à taux variable, ou sur une dette hautement probable à taux fixe. La sensibilité des *swaps* étant similaire à la dette sur laquelle ils sont adossés, leur impact sur les résultats n'est donc pas significatif.

33 – JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La juste valeur des actifs et des passifs financiers est classée en fonction des données d'entrée utilisées pour les évaluations selon les niveaux hiérarchiques suivants :

— niveau 1 : juste valeur obtenue à partir des prix cotés sur un marché actif;
— niveau 2 : juste valeur obtenue à partir d'un modèle de valorisation comportant des données de marché observables (principalement cotations de taux, cours de change et volatilité de taux);
— niveau 3 : juste valeur évaluée à partir d'un modèle de valorisation comportant des données non observables.

Prix cotés sur un marché actif (niveau 1)

La détermination de la juste valeur à partir de données de marché est retenue prioritairement. Des valeurs mobilières de placement telles que certains OPCVM sont classées dans cette catégorie.

La juste valeur des emprunts obligataires comptabilisés au coût amorti est donnée à titre d'information dans l'annexe. Cette juste valeur est déterminée sur la base du prix de cotation à la clôture.

Modèles de valorisation comportant des données de marché observables (niveau 2)

Les actifs et passifs comptabilisés à la juste valeur et relevant du niveau 2 sont essentiellement les instruments financiers dérivés et certains dépôts en dollars conservés par la RATP après la terminaison anticipée des contrats de *lease*. La juste valeur de ces dépôts est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés à la date de clôture. La juste valeur des instruments dérivés est obtenue par référence à la valeur de marché estimée à partir de modèles de valorisation communément utilisés par les intervenants sur le marché ou par valorisations externes obtenues des contreparties :

— la juste valeur des *swaps* de taux est déterminée sur la base d'une actualisation des flux futurs estimés;
— la juste valeur des *cross currency swaps* est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés par les banques à la date de clôture;
— la juste valeur des options de taux (*swaptions*, *caps*, *floors*) est déterminée sur la base de la méthode Black-Scholes.

Les risques de crédit et de contrepartie (CVA DVA) sont pris en compte dans la juste valeur des instruments dérivés de couverture lorsqu'il n'y a pas de contrat de collatéralisation (accords de remise en garantie) entre la RATP et sa contrepartie.

La juste valeur des actifs et passifs financiers non cotés et évalués au coût amorti est fournie à titre d'information dans l'annexe. Elle est déterminée sur la base d'une actualisation des flux contractuels selon les taux de marché avec prise en compte du risque de crédit de l'émetteur. Les taux d'intérêt utilisés pour actualiser les flux sont déterminés en fonction de la courbe des taux de *swaps* Euribor.

Modèles de valorisation comportant des données non observables (niveau 3)

Les actifs et passifs comptabilisés à la juste valeur et relevant du niveau 3 sont les titres non consolidés.

33.1 – Classification hiérarchique de la juste valeur des instruments financiers

31/12/2023		Niveau hiérarchique de juste valeur			
En millions d'euros	Valeur comptable au bilan	Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
EVALUATION DES ACTIFS À LA JUSTE VALEUR					
Titres non consolidés	67	67			67
Instruments financiers dérivés	20	20		20	
Actifs financiers en concession	3 752	3 752		3 752	
Autres actifs financiers	484	489	211	278	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 021	3 021	745	2 276	
Actifs détenus en vue de la vente					
EVALUATION DES PASSIFS À LA JUSTE VALEUR					
Dettes financières	8 977	8 540	4 738	3 802	
Instruments financiers dérivés	204	204		204	

31/12/2022		Niveau hiérarchique de juste valeur			
En millions d'euros	Valeur comptable au bilan	Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
EVALUATION DES ACTIFS À LA JUSTE VALEUR					
Titres non consolidés	89	89			89
Instruments financiers dérivés	90	90		90	
Actifs financiers en concession	3 862	3 862		3 862	
Autres actifs financiers	205	210	57	153	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 943	1 943	664	1 280	
Actifs détenus en vue de la vente					
EVALUATION DES PASSIFS À LA JUSTE VALEUR					
Dettes financières	7 627	7 563	4 651	2 912	
Instruments financiers dérivés	101	101		101	

33.2 – Transferts de niveaux hiérarchiques de juste valeur

Au cours de l'exercice, il n'y a pas eu de transfert de juste valeur entre le niveau 1 et le niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, ni de transfert vers ou depuis le niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

34 – INFORMATIONS PAR SECTEURS OPÉRATIONNELS

Conformément aux dispositions de la norme IFRS 8, les secteurs présentés sont les suivants :

— le secteur « opérateur de transport », correspondant aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs du groupe exercées par la RATP en Île-de-France, et aux activités de ses filiales de transport en France et à l'étranger. Les fonctions support de la maison mère sont intégrées dans le périmètre de cette activité, y compris pour le support apporté au gestionnaire d'infrastructure qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes;

— le secteur « gestionnaire d'infrastructures », regroupant l'activité de gestionnaire de l'infrastructure des réseaux de métro et de RER (dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau) en Île-de-France (loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires) et l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris (loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris);

— le secteur de la « sûreté », lié aux activités de sûreté en Île-de-France exercées par l'Epic RATP;

— le secteur « autres services », regroupant l'ensemble des activités de services hors transport, infrastructures et sûreté du groupe RATP opérées principalement à travers les filiales (services urbains, services digitaux, services de coopération dans l'ingénierie…).

Ces quatre secteurs d'activité correspondent aux secteurs revus régulièrement par le management du Groupe dans le cadre du reporting interne. Les méthodes comptables appliquées dans chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés.

Pour l'établissement des informations sectorielles, le principe directeur est celui de l'affectation directe des différents postes ou flux. Lorsque cela n'est pas possible, au motif que ces postes ou flux seraient gérés par l'une ou l'autre des deux activités et à ce titre lui seraient comptablement imputés à l'origine, des conventions de cessions internes entre les deux établissements ont été mises en place conformément à l'usage refacturable à l'autre activité. De telles conventions cadrent notamment le périmètre de la cession, les principes de sa valorisation et de sa facturation.

Au niveau du bilan, les actifs immobilisés corporels et incorporels sont imputés directement conformément aux périmètres définis pour chacune des quatre activités. Ces actifs sont présentés nets de subventions, étant entendu que ces dernières suivent l'affectation de l'actif auquel elles sont rattachées.

INFORMATIONS PAR SECTEURS OPÉRATIONNELS RELATIVES AU COMPTE DE RÉSULTAT

Exercice 2023 (en millions d'euros)	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel	Dont amortissements
Opérateurs de transport	5 185	231	5 416	(141)	(206)
Gestion d'infrastructures	1 093	101	1 194	283	(317)
Sûreté	151	1	152	(2)	(2)
Autres services	83	818	902	(34)	(43)
Éliminations intersecteurs		(1 152)	(1 152)		
TOTAL	**6 512**		**6 512**	**107**	**(568)**

Exercice 2022 (en millions d'euros)	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel	Dont amortissements
Opérateurs de transport	4 846	369	5 216	(70)	(216)
Gestion d'infrastructures	1 030	91	1 121	259	(309)
Sûreté	142	1	143	1	(2)
Autres services	57	117	174	3	(29)
Éliminations intersecteurs		(578)	(578)		
TOTAL	**6 076**		**6 076**	**193**	**(556)**

Informations par secteurs opérationnels relatives au bilan

Les principaux indicateurs sectoriels relatifs au bilan présenté par le groupe RATP sont les suivants :

	Éléments bilantiels			Tableau des flux de trésorerie	
Exercice 2023 (en millions d'euros)	Immobilisat. incorporelles et corporelles nettes	Actifs financiers en concession courants et non courants	Total actif	Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles nets de subventions	Acquisition de biens mis en concession nets de subventions
Opérateurs de transport	1 992	3 752	8 043	(272)	(116)
Gestion d'infrastructures	6 168		7 169	(531)	
Sûreté	32		38	(15)	
Autres services	343		3 953	(46)	
TOTAL	**8 535**	**3 752**	**19 203**	**(864)**	**(116)**

	Éléments bilantiels			Tableau des flux de trésorerie	
Exercice 2022 (en millions d'euros)	Immobilisat. incorporelles et corporelles nettes	Actifs financiers en concession courants et non courants	Total actif	Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles nets de subventions	Acquisition de biens mis en concession nets de subventions
Opérateurs de transport	1 999	3 862	8 802	(392)	(165)
Gestion d'infrastructures	5 948		7 017	(379)	
Sûreté	21		37	(8)	
Autres services	264		2 722	(58)	
TOTAL	**8 233**	**3 862**	**18 578**	**(838)**	**(165)**

35 – GARANTIES

35.1 – Garanties données

	31/12/2023			31/12/2022		
En millions d'euros	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	60	823	883	67	779	846
DONT						
— Cautions auprès d'associations ou autres	2	823	825	2	779	781
— Avantages au personnel	35		35	42		42
— Opérations de *leasehold* sous locations	23		23	23		23
TOTAL	**60**	**823**	**883**	**67**	**779**	**846**

35.2 – Garanties reçues

	31/12/2023			31/12/2022		
En millions d'euros	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	729	24	753	636	24	660
TOTAL	**729**	**24**	**753**	**636**	**24**	**660**

36 – ENGAGEMENTS HORS BILAN

36.1 – En matière d'investissements en immobilisations

Les investissements contractés à la date de clôture mais non enregistrés dans les comptes s'élèvent à 1 056 millions d'euros au 31 décembre 2023 (hors bien donnant lieu à la créance financière IFRIC12). Le financement de ces investissements est principalement assuré par des subventions versées selon l'avancement des projets et par les modalités de rémunération contractuelle conclues avec Île-de-France Mobilités.

36.2 – Actifs et passifs éventuels

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations actuelles pour lesquelles la sortie de ressources n'est pas probable ou pour lesquelles le montant de l'obligation ne peut être évalué de manière fiable. À l'exception de ceux reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet, le cas échéant, d'une information en annexe.

Aides d'État versées par la Région Île-de-France

Un régime d'aides financières a été mis en place par la Région Île-de-France par trois délibérations adoptées en 1994, 1998 et 2001 afin d'améliorer les services de transports en commun routiers. L'objet de ces délibérations était de définir les conditions dans lesquelles des subventions pouvaient être attribuées aux collectivités locales en contrepartie d'obligations de service public, à charge pour elles de les reverser, le cas échéant, aux entreprises de transport concernées.

Suite à différentes procédures initiées par la société des Autocars Suzanne et le SATV qui considéraient que ce régime d'aides financières constituait une aide d'État illégale, le Conseil d'État, par décision du 18 mars 2020, a adressé à la Région Île-de-France une injonction de prendre, dans un délai de six mois (ce délai n'étant pas sanctionné), les mesures nécessaires pour assurer sous certaines conditions le remboursement des intérêts se rapportant à ces subventions par chaque entreprise.

Par des courriers en date du 7 juillet 2021, la Région Île-de-France a sollicité dans ce cadre auprès des transporteurs un certain nombre d'informations à fournir sous un délai de six mois pour déterminer le montant des sommes à recouvrer au regard des conditions fixées.

Le montant à recouvrer ne porte en effet que sur la quote-part des subventions correspondant à du matériel qui a été utilisé par chaque entreprise pour l'exercice d'une activité sur un marché ouvert à la concurrence. Il intègre deux composantes :

— le montant des intérêts que les transporteurs auraient acquitté s'ils avaient dû emprunter sur le marché le montant des subventions reçues. Le montant concernant des filiales de RATP Dev, ou des groupements dont RATP Dev était un des partenaires, est estimé (sans justification détaillée) par la Région Île-de-France à 10 millions d'euros;

— diminué de la fraction de l'aide qui a pu donner lieu à une réduction de la subvention d'exploitation versée par les collectivités locales aux transporteurs.

Les sociétés concernées ont adressé un courrier en date du 27 décembre 2021 à la direction générale des services de la Région Île-de-France contestant le bien-fondé des sommes à restituer communiquées par la Région et renvoyant vers les collectivités locales pour le surplus des informations sollicitées dont elles ne disposent pas. Si la Région Île-de-France émettait des titres de recettes sur cette base, un recours à caractère suspensif tendant à l'annulation de ces derniers serait introduit devant le tribunal administratif.

Par conséquent, le Groupe considère qu'à ce stade l'obligation qui pourrait lui incomber est éventuelle et que la sortie de ressources qui pourrait en découler est incertaine. Dans les états financiers du 31 décembre 2023, la position de ne pas provisionner ce litige est maintenue, le groupe RATP contestant formellement les arguments de la Région.

36.3 – Financements européens

Dans le cadre de la recherche de financements européens pour des matériels roulants, Île-de-France Mobilités et la RATP ont candidaté à des appels à projets de l'Union européenne.

Les contrats ont été signés en mars et septembre 2021 entre la RATP et l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (agence affiliée à la Commission européenne gérant les programmes contribuant à la décarbonation et à la croissance durable) pour un engagement à financer des bus « propres » (électriques et biogaz) ainsi que les adaptations nécessaires des centres bus.

En contrepartie de cet engagement, la RATP bénéficie d'une subvention de 50,7 millions d'euros à laquelle doit être obligatoirement associé un prêt obligataire de même montant pour le financement de ces biens. Au cours du premier semestre 2022 un premier contrat de souscription d'obligations pour 23 millions d'euros a été signé (fonds versés en juillet 2022). En décembre 2022 un second contrat de souscription d'obligations pour 27,7 millions d'euros a été signé auprès de la plateforme Bus propres (instrument créé par la Banque européenne d'investissement (BEI) et la Banque des Territoires).

Au 31 décembre 2023, 34,2 millions ont déjà été encaissés.

Cette plateforme, qui s'inscrit dans le cadre du plan de relance géré par la Caisse des Dépôts en faveur de la transition environnementale avec le soutien de l'Union européenne, propose un financement innovant aux collectivités territoriales et autorités organisatrices de la mobilité souhaitant réduire l'impact climatique de leur flotte de bus.

37 – INFORMATION RELATIVE AUX PARTIES LIÉES

37.1 – Transactions avec des parties liées

L'Epic RATP, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, est intégralement détenu par l'État français. Par conséquent, il est lié, au sens d'IAS 24, avec la totalité des entreprises contrôlées par l'État français. Malgré l'exemption d'obligation de présenter des informations sur les transactions avec des entités publiques, le Groupe présente des informations sur les principales transactions non courantes conclues avec l'État et les collectivités publiques.

TRANSACTIONS DE L'EPIC RATP AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Ressources du contrat Île-de-France Mobilités	4 886	4 574
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	16	17
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, Île-de-France Mobilités, Région Île-de-France, autres)	1 388	3 908
Emprunts Région Île-de-France remboursés sur l'exercice	15	15
Dettes financières envers la Région Île-de-France	107	122
Créances sur l'État et les collectivités	342	717
Créances sur Île-de-France Mobilités (hors IFRIC 12)	333	903
Dettes envers l'État et les collectivités	63	49
Dettes envers Île-de-France Mobilités	315	544
Dettes envers Île-de-France Mobilités - versement transport	16	16
Produit constatés d'avance envers Île-de-France Mobilités	11	421

TRANSACTIONS AVEC LES FILIALES

Les transactions réalisées avec les sociétés consolidées sont éliminées. Les transactions réalisées avec les sociétés mises en équivalence relèvent des pratiques habituelles retenues pour des opérations de nature commerciale ou financière réalisées au sein d'un groupe; elles sont réalisées aux conditions courantes de marché.

AUTRES TRANSACTIONS DONT CELLES RÉALISÉES AVEC LES ENTREPRISES DU SECTEUR PUBLIC

Il s'agit de transactions courantes réalisées à des conditions normales de marché.

37.2 – Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants du groupe RATP sont les membres du comité exécutif.

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Avantages à court terme hors charges patronales (1)	3,2	3,1

(1) Comprenant les salaires brut, primes, intéressement et avantages en nature.

Les autres avantages ne sont pas significatifs.

38 – HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Les cabinets KPMG et Mazars, ainsi que leurs réseaux internationaux respectifs, interviennent en tant que commissaires aux comptes du groupe RATP.

Conformément à l'instruction AMF 2006-10 du 19 décembre 2006 et aux obligations introduites par la LSF (Art L820-3), les honoraires encourus du titre de l'audit des comptes consolidés et sociaux du Groupe sont les suivants (en milliers d'euros) :

En milliers d'euros	Réseau KPMG	Réseau Mazars	Autres cabinets d'audit	Total
Missions de commissariat aux comptes	1 711	1 581	209	3 501
Prestations liées au commissariat aux comptes	31	151		182
Autres prestations	3	21		23
TOTAL	**1 745**	**1 753**	**209**	**3 706**

Les honoraires des commissaires aux comptes (y compris activités non poursuivies) de l'exercice 2023 s'élèvent à 3,706 millions d'euros.

39 – EVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Néant

40 – LISTE DES SOCIÉTÉS DU GROUPE

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
PÔLE TRANSPORT				
RATP	France	100,00	100,00	IG
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG
Assetco Toscana SRL	Italie	100,00	100,00	IG
Ateliers de Championnet (CAP1)	France	100,00	100,00	IG
Autocars Finand	France	100,00	100,00	IG
Autolinee Toscane	Italie	100,00	100,00	IG
Aventour	France	100,00	100,00	IG
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	63,42	63,42	IG
CAMCO	Arabie saoudite	80,00	80,00	IG
Cap Académie	France	100,00	100,00	IG
CAP Expertise (CAP 2)	France	100,00	100,00	IG
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG
Casa Tram	Maroc	100,00	100,00	IG
Céobus	France	100,00	100,00	IG
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG
Chemin de Fer du Cambrésis	France	96,17	96,17	IG
Cité Bleue	France	50,00	50,00	MEE
Citio	France	84,00	84,00	IG
Compagnie de transport du Lac du Bourget	France	100,00	100,00	IG
Compagnie des transports du Valenciennois et du Hainaut	France	100,00	100,00	IG
Compagnie des Transports du Yonnais	France	100,00	100,00	IG
Compagnie des Transports Voyageurs du Mantois Interurbains	France	100,00	100,00	IG
Compagnie Francilienne de Transport et de la Mobilité CAP	France	100,00	100,00	IG
CTB	France	100,00	100,00	IG
CTCM	France	100,00	100,00	IG
CTGMVA	France	100,00	100,00	IG
CTPC	France	100,00	100,00	IG
CTPL	France	100,00	100,00	IG
Dunois	France	100,00	100,00	IG
El Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
EM Services	France	90,00	90,00	IG
EMS Rennes	France	90,00	90,00	IG
FlexCité 49	France	100,00	100,00	IG
FlexCité 93	France	100,00	100,00	IG
FlexCité 94	France	97,00	97,00	IG
FlexCité TAD	France	100,00	100,00	IG
Gem'Bus	France	100,00	100,00	IG
Gest SpA	Italie	100,00	100,00	IG
Hello Paris	France	50,00	50,00	MEE
Hello Paris Participation	France	50,00	50,00	MEE
Hello Paris Services	France	50,00	50,00	MEE
HelvéCIE SA	Suisse	100,00	100,00	IG
Hong Kong Tramway	Hong Kong	100,00	100,00	IG
Hong Kong Tramway Engineering	Hong Kong	100,00	100,00	IG
HR Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	11,71	11,71	MEE
Latium Cilia	Italie	51,00	51,00	IG
Lebas Laridant	France	100,00	100,00	IG
Les Cars Charlot	France	100,00	100,00	IG
London Sovereign	Angleterre	100,00	100,00	IG
London Transit Limited	Angleterre	100,00	100,00	IG
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG
MétroLink	Angleterre	100,00	100,00	IG
Mobicité	France	100,00	100,00	IG
Mumbay 1	Inde	63,00	63,00	IG
Odulys	France	35,00	35,00	MEE
ORA L15	France	60,00	60,00	IG
Orlyval Service (OVS)	France	99,00	99,00	IG
Paris Seine Mobilités (CAP 3)	France	100,00	100,00	IG
Parklife Metro	Australie	10,00	10,00	MEE
PEM Mantes	France	100,00	100,00	IG
Public Transportation Company	Arabie saoudite	20,00	20,00	MEE
RATP Cap Île-de-France	France	100,00	100,00	IG
RATP CAP T10	France	100,00	100,00	IG
RATP Consulting	France	100,00	100,00	IG
RATP Coopération	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Angers	France	100,00	100,00	IG

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
RATP Dev Asia Pacific PTE LTD	Singapour	100,00	100,00	IG
RATP Dev Brest	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Canada	Canada	100,00	100,00	IG
RATP Dev Creil	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Digital Hub Maroc	Maroc	100,00	100,00	IG
RATP Dev France Investissement	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev France Services	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG
RATP Dev Lorient Agglomération	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Manille	Philippines	99,99	99,99	IG
RATP Dev Middle East	Émirats arabes unis	100,00	100,00	IG
RATP Dev Mobility Cairo	Égypte	100,00	100,00	IG
RATP Dev Québec	Canada	100,00	100,00	IG
RATP Dev Quimperle Communauté	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Rail	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Saint-Malo	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Saudi Arabia	Arabie saoudite	100,00	100,00	IG
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG
RATP Dev USA Inc. (ex-McDonald Transit Associates)	États-Unis	94,29	94,29	IG
RATP Dev USA LLC.	États-Unis	100,00	100,00	IG
RATP Dev WSA	Australie	100,00	100,00	IG
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG
RATP Participations	France	100,00	100,00	IG
RATP Sécurité Expertises	France	100,00	100,00	IG
RD Australie	Australie	100,00	100,00	IG
RD Belgium	Belgique	100,00	100,00	IG
RD Berry	France	100,00	100,00	IG
RD Breizh	France	100,00	100,00	IG
RD Laval	France	100,00	100,00	IG
RD Mantois	France	100,00	100,00	IG
RD Orly 2024	France	100,00	100,00	IG
RD Pays de Champagne	France	100,00	100,00	IG
RD Quimper Bretagne occidentale	France	100,00	100,00	IG
RD Saclay	France	100,00	100,00	IG
RD Thonon	France	70,00	70,00	IG

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
RD Toulon Provence Méditerrannée	France	95,00	95,00	IG
RDGS	Angleterre	100,00	100,00	IG
RDK LLC (Educationnal City)	Qatar	50,00	50,00	MEE
RDK SAS	France	50,00	50,00	MEE
RDMT - DC	États-Unis	98,86	98,86	IG
RDMT Tucson	États-Unis	98,86	98,86	IG
RDTC	Chine	100,00	100,00	IG
RDTI	Inde	100,00	100,00	IG
RDTL	Angleterre	100,00	100,00	IG
RIO4	France	100,00	100,00	IG
RKH Qitarat LLC. (ex-Qatar Metro)	Qatar	30,50	30,50	MEE
RMS	États-Unis	100,00	100,00	IG
Saint-Quentin-en-Yvelines Bus	France	89,52	89,52	IG
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG
SCI Sofitim	France	50,00	50,00	IG
Société d'Exploitation des Lignes Touristiques	France	100,00	100,00	IG
Société des Lignes Touristiques	France	100,00	100,00	IG
Société des Transports Interurbains Centre	France	100,00	100,00	IG
Société des Transports Interurbains du Val-d'Oise	France	50,00	50,00	MEE
Société des Transports Urbains de Bourges	France	100,00	100,00	IG
Société des Transports Urbains Vierzon	France	100,00	100,00	IG
Societé Téléphérique du Salève	France	51,00	51,00	IG
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG
STILE	France	100,00	100,00	IG
STIVIMMO	France	50,00	50,00	MEE
TFT SpA	Italie	11,71	11,71	MEE
TIMBUS	France	50,02	50,02	IG
TOT The Original Sight Tour Limited	Angleterre	100,00	100,00	IG
TP2A	France	51,00	51,00	IG
Tram di Firenze	Italie	14,53	14,53	MEE
TVM	France	100,00	100,00	IG
Vienne Mobilités	France	90,00	90,00	IG
Voyages Dupas Lebeda	France	100,00	100,00	IG
Voyages Taquet	France	100,00	100,00	IG
Wizway Solutions	France	25,00	25,00	MEE
WOFE	Chine	100,00	100,00	IG

	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
PÔLE INGÉNIERIE				
Groupe Systra	France	43,38	43,38	MEE
PÔLE « SOLUTIONS VILLE »				
Cityscoot	France	43,54	43,54	MEE
Cityscoot Italia	Italie	43,54	43,54	MEE
LLI	France	49,00	49,00	MEE
Mobizen	France	11,30	11,30	MEE
RATP Capital Innovation	France	100,00	100,00	IG
RATP Connect	France	100,00	100,00	IG
RATP Real Estate	France	100,00	100,00	IG
RATP Solutions Ville	France	100,00	100,00	IG
RATP Underground	France	100,00	100,00	IG
SADM	France	100,00	100,00	IG
SCCV Charenton	France	50,00	50,00	MEE
SCCV Clichy	France	49,00	49,00	MEE
SCCV Sceaux	France	50,00	50,00	MEE
SEDP2	France	100,00	100,00	IG
Société des Réseaux Numériques Franciliens	France	75,00	75,00	IG
Telcité NAO	France	100,00	100,00	IG
PÔLE « SERVICES »				
Ixxi Techside	France	100,00	100,00	IG
Mappy	France	100,00	100,00	IG
Navocap	France	100,00	100,00	IG
RATP Évolution Services	France	100,00	100,00	IG
RATP Maintenance Services (ex-Matem)	France	100,00	100,00	IG
RATP Smart Systems	France	100,00	100,00	IG
RATP Travel Retail	France	100,00	100,00	IG
Setim	France	100,00	100,00	IG
Setim Mexico	Mexique	100,00	100,00	IG

COMPTES SOCIAUX

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels
PAGE 195

Bilan Epic RATP
PAGE 198

Compte de résultat Epic RATP
PAGE 199

Annexe aux comptes sociaux
PAGE 200

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2023
Au conseil d'administration de la RATP,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le commissaire aux participations de l'État, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la RATP relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2023, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'établissement à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion

RÉFÉRENTIEL D'AUDIT

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.
Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

INDÉPENDANCE

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le Code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2023 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.
Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

ÉVALUATION DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

Risque identifié

Les immobilisations corporelles et incorporelles représentent un montant significatif du total de l'actif de l'Epic RATP (21.734 millions d'euros, soit 78 % à fin 2023). Elles sont portées par ses différentes unités génératrices de trésorerie (UGT) : l'opérateur de transport (OT), le gestionnaire d'infrastructure (GI) et l'opérateur de sûreté (SUR).

Le modèle économique et de gestion de la RATP est en évolution avec la signature du contrat avec Île-de-France Mobilités pour la période 2021-2024, la mise en place de la régulation économique par l'Autorité de régulation des transports pour le GI (2020) et le SUR (2023), et l'ouverture progressive à la concurrence des marchés de transports. L'exercice 2023 a par ailleurs été marqué par un contexte macroéconomique entraînant un niveau élevé d'inflation.

Les actifs de l'Epic n'intègrent pas d'actifs à durée de vie indéfinie. Toutefois, des tests de dépréciation sont historiquement effectués par le management pour s'assurer que la valeur comptable des actifs de l'Epic n'est pas supérieure à leur valeur recouvrable et ne présente pas de risque de perte de valeur.

Ces tests de dépréciation sont réalisés selon les modalités exposées dans la note 1.1. « Immobilisations incorporelles et corporelles » de l'annexe aux comptes annuels.

À fin 2023, la direction financière a réalisé une analyse différenciée par catégorie d'actifs, en s'appuyant notamment sur les prévisions de flux de trésorerie fixés dans le contrat, ainsi que sur les valeurs de transfert définies par la loi et ses décrets d'application concernant les biens de retour et de reprise de l'OT. À partir de l'exercice 2025, les prévisions de flux de trésorerie intègrent la sortie des activités bus du périmètre de l'Epic à la suite de leur entrée en concurrence et des hypothèses de renouvellement du contrat sur le périmètre restant à des conditions financières identiques au contrat actuel. Les marges de manœuvre constatées restent sensibles aux variations de taux de rentabilité financière et de taux d'actualisation utilisés.

Nous avons considéré l'évaluation des immobilisations incorporelles et corporelles de l'Epic comme un point clé de l'audit en raison de leurs montants significatifs dans les comptes annuels et du mode de détermination de la valeur recouvrable, qui repose sur le jugement de la direction.

Notre réponse

Nous avons apprécié l'approche du management dans le contexte économique, légal et réglementaire en évolution résumé ci-avant et la conformité de cette approche avec les normes comptables en vigueur.

Nous avons apprécié la pertinence de l'analyse par typologie d'actifs retenue, notamment en :
— contrôlant la valeur recouvrable estimée par typologie d'actifs et par UGT;
— appréciant la cohérence des informations et hypothèses concourant à conclure sur l'absence de dépréciations à comptabiliser.

Nous avons apprécié les modèles et les calculs retenus, notamment en :
— comparant les taux d'actualisation utilisés par activité à nos bases de données internes;
— appréciant la qualité du processus d'élaboration et d'approbation des budgets et des prévisions;
— appréciant la cohérence des informations et hypothèses prises en compte dans ces modèles d'une part avec les budgets et prévisions établis par la direction et présentés au conseil d'administration, d'autre part avec notre connaissance du secteur et des spécificités du contrat avec Île-de-France Mobilités;
— contrôlant l'analyse de sensibilité de la valeur recouvrable effectuée par la RATP aux variations des principales hypothèses retenues.

Nous avons vérifié que l'information financière donnée dans les notes annexes était appropriée.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux membres du conseil d'administration.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-6 du Code de commerce.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

DÉSIGNATION DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Les cabinets Mazars et KPMG SA ont été nommés commissaires aux comptes de la RATP par le commissaire aux participations de l'État le 26 mars 2015.

Au 31 décembre 2023, les cabinets Mazars et KPMG étaient dans la neuvième année de leur mission sans interruption.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de l'établissement à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider l'Établissement ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

OBJECTIF ET DÉMARCHE D'AUDIT

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.821-55 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre établissement.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :
— il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments

qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

— il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne;

— il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels;

— il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de l'Établissement à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier;

— il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

RAPPORT AU COMITÉ D'AUDIT

Nous remettons au comité d'audit un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du Code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris La Défense,
le 18 mars 2024

KPMG SA

Stéphanie MILLET
Associée

Courbevoie,
le 18 mars 2024

Mazars

Erwan CANDAU
Associé

BILAN Epic RATP

Actif		31/12/2023			31/12/2022
En millions d'euros	Notes	Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	2	1 756	927	829	704
Immobilisations corporelles	2	37 458	16 552	20 905	20 182
Immobilisations financières	3	1 151	1	1 150	1 055
ACTIF IMMOBILISÉ		**40 365**	**17 480**	**22 884**	**21 941**
Stocks et en-cours	4	281	70	211	218
Créances	5	1 773	3	1771	2 240
Valeurs mobilières de placement	6	2 066		2 066	1 185
Disponibilités		940		940	266
ACTIF CIRCULANT		**5 061**	**73**	**4 988**	**3 908**
Frais d'émission d'emprunts		1		1	1
Primes de remboursement des obligations		17		17	15
Écarts de conversion actif		52		52	71
TOTAL ACTIF		**45 495**	**17 553**	**27 941**	**25 935**

Passif		31/12/2023			31/12/2022
En millions d'euros	Notes	Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition				251	251
Écarts de réévaluation				192	195
Dotation en capital				433	433
Réserves				295	295
Report à nouveau				3 996	3 911
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)				9	85
SITUATION NETTE				**5 177**	**5 170**
Provisions réglementées				884	820
Subventions d'investissement				10 296	9 520
CAPITAUX PROPRES	**7**			**16 357**	**15 511**
Provisions pour risques et charges	8			275	305
Dettes financières	9			8 441	6 875
Dettes fiscales et sociales				684	697
Autres dettes	10			2 134	2 477
Écarts de conversion passif				52	71
TOTAL PASSIF				**27 941**	**25 935**

COMPTE DE RÉSULTAT Epic RATP

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2023	31/12/2022
CHIFFRE D'AFFAIRES	**11**	**7 235**	**7 268**
Produits divers		1 311	885
Produits en atténuation des charges d'amortissements		375	351
PRODUITS D'EXPLOITATION		**8 921**	**8 504**
Énergie		(466)	(253)
Frais relatifs aux lignes affrétées		(37)	(35)
Charges de circulation		(22)	(22)
Matières et autres charges externes		(3 809)	(3 744)
Impôts, taxes et versements assimilés		(221)	(218)
Charges de personnel		(3 017)	(2 801)
— Salaires et traitements		(2 022)	(1 883)
— Charges sociales		(925)	(812)
— Résultat des régimes spéciaux		(15)	(50)
— Intéressement		(54)	(56)
Dotations aux amortissements et aux provisions		(1 229)	(1 187)
Autres charges		(20)	(18)
RÉSULTAT D'EXPLOITATION		**102**	**227**
Produits financiers		190	250
Charges financières		(283)	(333)
RÉSULTAT FINANCIER	**13**	**(93)**	**(83)**
RÉSULTAT COURANT		**10**	**144**
Produits exceptionnels		112	128
Charges exceptionnelles		(113)	(188)
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	**14**	**(2)**	**(60)**
IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	**15**	**1**	**1**
RÉSULTAT NET		**9**	**85**

ANNEXE AUX COMPTES SOCIAUX

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 Rapée, 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'Île-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;

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 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 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (« loi ORTF ») confie à la RATP la gestion d'infrastructure du réseau métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-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 1er 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 1er janvier 2021). La loi 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 Île-de-France Mobilités. Ce plan de gestion des informations confidentielles (PGIC), pour lequel l'ART a rendu un avis conforme, a été publié le 3 août 2022. Par ailleurs, la RATP doit publier en 2024 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 Île-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 Île-de-France Mobilités avant de se prononcer et, en l'absence d'avis conforme, fixe la rémunération forfaitaire provisionnelle versée par Île-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 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 de Île-de-France Mobilités;
— 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 de Île-de-France Mobilités;
— le report de l'entrée en vigueur de certaines dispositions du cadre social territorialisé (CST) pour une période transitoire de quinze 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'État.

Contrat RATP / Île-de-France Mobilités 2021-2024

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

Dans le cadre du précédent contrat conclu entre l'Epic RATP et Île-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 Île-de-France Mobilités non soumises à TVA). À ce titre, l'Epic était redevable de la taxe sur les salaires.

Avec la conclusion du contrat RATP/Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités au taux de 10 %) depuis le 1er janvier 2021. À 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 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.

Événements significatifs intervenus au cours de l'exercice

Île-de-France Mobilités et la RATP ont conclu en décembre 2023 un avenant important au contrat 2021-2024, l'avenant 8. Celui-ci prévoit les dispositions suivantes.

— Émeutes urbaines

Fin juin 2023, les émeutes urbaines survenues en France ont affecté les actifs de la RATP sur les réseaux de bus (véhicules et installations fixes) et de tramway (rames incendiées, infrastructures et locaux dégradés).

Île-de-France Mobilités a reconnu la situation de force majeure et accepté de couvrir les dommages matériels subis par la RATP à hauteur de 8 millions d'euros.

— Déplafonnement de l'indexation de la rémunération R11

L'avenant 8 prévoit le déplafonnement de l'indexation (sur l'indice Insee des salaires du secteur Transport et entreposage) de la part de la rémunération R11 couvrant les charges salariales. Le plafond annuel de 1,5 % appliqué depuis 2021 est supprimé à compter du 1er janvier 2023. Le complément de rémunération s'élève à 121 millions d'euros au titre de l'exercice 2023.

Par ailleurs, une aide a été versée par l'État au titre des dommages subis par la RATP du fait de la crise sanitaire. Cette aide vise à compenser l'impact économique pour la RATP des mesures générales de confinement et des mesures restrictives de déplacement adoptées au niveau national entre le 17 mars et le 30 juin 2020 du fait de l'épidémie de Covid-19, le ministère de l'Économie, des Finances, de la Souveraineté industrielle et numérique a octroyé, après autorisation de la Commission européenne, une aide de 50 millions d'euros à la RATP. Cette aide s'inscrit dans le cadre du dispositif prévu par le décret n° 2023-1117 du 30 novembre 2023 portant création d'une aide pour les services réguliers de transport public de personnes routiers et guidés urbains particulièrement affectés par la crise sanitaire de 2020.

1 – PRINCIPES, RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

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.

1.1 – Immobilisations incorporelles et corporelles

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 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. À 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, Île-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 sont comptabilisés en fonction de leur régime de propriété :

	Gestionnaire d'infrastructure / Gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris	Opérateur de transport			Sûreté	Siège
Type de biens	**Biens propres**	**Biens de retour**	**Biens de reprise**	**Biens propres**	**Biens propres**	**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).	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.	Biens affectés aux activités de sureté.	Biens affectés liés aux activités régaliennes de l'entreprise.
Régime de propriété	La RATP est propriétaire de ces biens.	Ces biens appartiennent à Île-de-France Mobilités depuis le 1er 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.	La RATP est propriétaire de ces biens.	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).	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).	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2021-2024.	Non applicable
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable	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 1er janvier 2010, soit une reprise à la valeur nette comptable nette de subventions pour les autres biens.	Non applicable	Non applicable	Non applicable

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 comptabilisés en charges d'exploitation.

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 297 millions d'euros à fin 2023, et représentait 281 millions d'euros à fin 2022.

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.

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.

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

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.

Au sein de l'Epic, deux grandes catégories d'actifs existent : les biens du gestionnaire d'infrastructure et les biens de l'opérateur de transport.

Concernant les activités de gestionnaire d'infrastructure, la loi 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.

Concernant les activités d'opérateur de transport, la loi 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.

Les UGT, définies au niveau de l'Epic RATP, correspondent aux activités d'opérateur de transport, de gestionnaire d'infrastructure et de sûreté, ces activités étant des périmètres comptablement séparés en application des dispositions légales et des principes de régulation.

La répartition des valeurs d'actifs entre le gestionnaire d'infrastructures, l'opérateur de transport et la sûreté est réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

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

Ces activités ayant été créées par la RATP, les UGT ne comprennent pas de *goodwill*, ni d'actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

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.

PRINCIPALES HYPOTHÈSES UTILISÉES POUR LA DÉTERMINATION DES VALEURS RECOUVRABLES

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 %.

	UGT		
	Gestionnaire d'infrastructure	Opérateur de transport (yc Siège) - Biens propres	Sûreté Biens propres
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	5,2 %	6,3 %	6,3 %
Taux de croissance à l'infini	2,2 %	2,2 %	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 DES TESTS DE DÉPRÉCIATION

Les tests de dépréciation réalisés pour les UGT gestionnaire d'infrastructure, 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 consolidés de l'exercice.

SENSIBILITÉ DES VALEURS RECOUVRABLES

Des tests de sensibilité ont été mis en œuvre afin de conforter les résultats dans le cadre des tests de dépréciation effectués.

Sur la base des actifs testés :

Unité génératrice de trésorerie	Epic Gestionnaire d'infrastructure	Epic Opérateur de transport (yc Siège) - Biens propres	Epic Sûreté Biens propres
Variation du taux d'actualisation requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+0,54 point	+2,04 points	Non significatif
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	-0,59 point	-2,45 points	Non significatif
Variation des investissements normatifs requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+41 millions d'euros	+30 millions d'euros	+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'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 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 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.

1.6 – Capitaux propres

Le poste « Contre-valeur des immobilisations mises à disposition » qui figure au passif représente essentiellement la valeur résiduelle figée au 1er 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.

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 1er janvier 2016.

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. 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

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). 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.

DÉRIVÉS SOUSCRITS POUR LE COMPTE DES FILIALES

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 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 % 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)	
Âge de départ à la retraite		(2)

(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 douze 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.

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.

Économiquement 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

Île-de-France Mobilités et la RATP 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.

À la suite des émeutes urbaines intervenues au cours de l'exercice 2023 et à la destruction d'une rame du tramway T6 pris en crédit-bail, la RATP a indemnisé le crédit bailleur à hauteur de 4,1 millions d'euros (indemnité de résiliation).

1.13 – Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

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

Les produits du transport sont prévus par le contrat pluriannuel 2021-2024 conclu entre Île-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 :
  • 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'Île-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. À 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 Île-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. La R2 du GI est ajustée annuellement sur la base du montant effectif de la base d'actifs régulée du GI;
— 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. À 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 de Île-de-France Mobilités 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.
— 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 Île-de-France Mobilités 50 % du résultat courant des activités non régulées du GI mentionnées à l'article 4 du décret 2020-1752.

Les rémunérations « R11 » et « RSur » sont revalorisées 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'Île-de-France Mobilités dans la vente des titres de transport. À ce titre, les recettes voyageurs encaissées par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités sont reversées intégralement à Île-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 périmètre de l'intégration fiscale de l'entreprise est constitué par 91 sociétés. 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.

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 de financement 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.

1.15.3 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 1er 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.

1.15.4 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.

1.15.5 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 du financement des régimes spéciaux ».

Le détail des éléments financiers est présenté en note 12.

1.15.6 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	399		30		429
Droit au bail	3				3
Autres					
— Logiciels en service	967		92	-21	1 037
— Logiciels en-cours	176	187	-75		287
TOTAL	**1 545**	**187**	**46**	**-21**	**1 756**
IMMOBILISATIONS CORPORELLES					
Terrains	653		5	-1	657
Constructions	14 378		606	-12	14 973
Constructions sur sol d'autrui	152				152
Installations techniques, matériel et outillage industriels	6 667	1	349	-14	7 003
Matériel de transport	9 552	10	582	-150	9 994
Autres	260		21	-2	279
Immobilisations corporelles en cours	4 188	1 821	-1 610		4 400
TOTAL	**35 851**	**1 833**	**-46**	**-180**	**37 458**
TOTAL GENERAL	**37 395**	**2 019**		**-201**	**39 214**

Situation et mouvements	Amortissements cumulés au début de l'exercice	Augmentations dotations de l'exercice	Diminutions d'amortissements de l'exercice	Amortissements cumulés à la fin de l'exercice
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES				
Frais de recherche et développement	116	13		129
Droit au bail	2			2
Autres	724	94	(22)	796
TOTAL	**841**	**107**	**(22)**	**927**
IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
Terrains	30	3		33
Constructions	5 893	333	(12)	6 214
Constructions sur sol d'autrui	98	2		100
Installations techniques, matériel et outillage industriels	4 060	297	(13)	4 344
Matériel de transport	5 402	399	(147)	5 653
Autres	186	24	(2)	208
TOTAL	**15 669**	**1 058**	**(174)**	**16 552**
TOTAL GENERAL	**16 510**	**1 166**	**(196)**	**17 479**

3 – IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

	31/12/2022	Augmentations	Diminutions	31/12/2023
Participations	811	98		909
Créances rattachées à des participations	122	49	-47	125
Créances dépôt *leasehold*	72	1	-3	70
Créances dépôt *lease* suédois				
Prêts 1 % logement	20		-3	18
Autres créances financières	29		-1	29
TOTAL	**1 055**	**148**	**-54**	**1 150**

4 – STOCKS ET EN-COURS

	31/12/2023	31/12/2022
Matières premières et consommables	264	266
Prestations de services en cours	17	16
Dépréciations	(70)	(64)
TOTAL	**211**	**218**

5 – CRÉANCES

	31/12/2023					31/12/2022
	Montant brut	Provisions	Montant net	Degré de liquidité de l'actif : échéance à moins de 1 an	Degré de liquidité de l'actif : échéance à plus de 1 an	Montant net
Avances et acomptes versés sur commande	3		3	3		4
Créances clients et comptes rattachés	520	(2)	518	518		1 003
Créances État et autres collectivités publiques	771		771	770	1	753
Autres	221	(1)	220	193	27	229
Créances *Lease*	205		205	11	194	207
Charges constatées d'avance	54		54	35	19	44
TOTAL	**1 773**	**(3)**	**1 771**	**1 530**	**241**	**2 240**

6 – VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

	31/12/2023	31/12/2022
OPCVM	745	664
Dépôt à terme	1 145	450
Cash collatéral	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	Augmentations	Diminutions	31/12/2023
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	251			251
Écarts de réévaluation (1)	195	18	(22)	192
Dotation en capital	433			433
Réserves statutaires	185			185
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 01/01/2010	52			52
Réserve générale	58			58
Report à nouveau	3 911	85		3 996
Résultat net (2)	85	9	(85)	9
CAPITAUX PROPRES HORS SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT / SITUATION NETTE	**5 170**	**112**	**(107)**	**5 177**
Provision spéciale de réévaluation (1)	317		(9)	308
Provisions amortissements dérogatoires	503	79	(6)	576
Subventions d'investissement	9 520	1 416	(641)	10 296
TOTAL CAPITAUX PROPRES	**15 510**	**1 607**	**(762)**	**16 357**

(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 – Écart de réévaluation

7.2.1 Réévaluation de 1976

	Écart à l'ouverture de l'exercice		Variation		Écart à la clôture de l'exercice	
Rubriques	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	211	24	-1	2	210	27
Constructions	1 153	836		8	1 153	844
Installations techniques, matériel et outillage industriels	12	12			12	12
Matériel de transport	27	27	-1	-1	26	26
Autres	1				1	0
	1 404	**900**	**-2**	**9**	**1 401**	**908**
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES						
Participations						
TOTAL	**1 404**	**900**	**-2**	**9**	**1 401**	**908**
					POSITION NETTE :	**493**

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.

8 – PROVISIONS

Rubriques	Provisions au début de l'exercice	Autres reclassements	Augmentations: dotations de l'exercice	Diminutions: reprises de l'exercice pour utilisation	Diminutions: reprises de l'exercice pour ajustement	Virement de poste à poste	Provisions à la fin de l'exercice
PROVISIONS POUR RISQUES	**179**		**36**	**29**	**25**		**161**
Provisions pour litiges (1)	18		3	1	3		17
Provisions pour accidents de droit commun	95		32	21	19		88
Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	4			4			
Autres provisions pour risques exceptionnels	61		1	3	3		56
PROVISIONS POUR CHARGES	**179**		**36**	**29**	**25**		**161**
Autres provisions pour charges (2)	126		32	32	12		114
TOTAL	**305**		**68**	**61**	**37**		**275**

(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.

9 – EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES

	Montant brut	Échéances à moins d'un an	Échéances à plus d'1 an moins de 5 ans	Échéances à plus de 5 ans
Prêts de la Région d'Île-de-France	107	13	46	47
Emprunts obligataires				
— Sur le marché financier « zone euro » (1)	5019	664	1235	3120
— Sur le marché financier international	181	7	174	
— Emprunts « Tick'épargne »	124	124		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
— Emprunts Calyon-contrepartie prêts 1 % logement	4	2	3	
— Banque (soldes créditeurs)	911	911		
— Chèques postaux				
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	7	7		
Banque (soldes débiteurs)				
Collatéraux « remise en garantie »				
Intérêts courus	45	45		
TOTAL	**8 441**	**3 795**	**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%.

9.1 Endettement financier net

	31/12/2023	31/12/2022
ACTIF FINANCIER (A)	**3 173**	**1 621**
Prêts aux filiales	123	120
Créances dépôts *lease*	47	50
Valeurs mobilières de placement	1 890	1 114
Placement cash collatéraux	157	57
Disponibilités	940	266
Créances nettes sur dépositaires	6	
Dérivés actif	10	14
DETTES FINANCIÈRES (B)	**8 364**	**6 794**
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	911	83
NEU CP (Ex: billet de trésorerie)	1 912	954
Collatéraux « remise en garantie »		45
Dérivés passif	37	53
ENDETTEMENT FINANCIER NET (B-A)	**5 192**	**5 173**

9.2 – Instruments dérivés

GESTION DU RISQUE DE TAUX ET DU RISQUE DE CHANGE, HORS OPÉRATIONS RÉALISÉES POUR LE COMPTE DES FILIALES

Engagements dérivés par maturité	31/12/2023	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2022
En millions d'euros	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	**2102**	**(189)**	**1229**	**(12)**

La décomposition de la dette obligataire et des billets de trésorerie au 31/12/2023 (en millions d'euros), hors PEE, est la suivante :

Avant prise en compte des instruments dérivés	Durées d'utilisation
DETTE OBLIGATAIRE	
— À taux fixe	5 148
— À taux variable	46
DETTE COURTE (BT)	
— À taux fixe	1 911
— À taux variable	

Après prise en compte des instruments dérivés	Durées d'utilisation
DETTE OBLIGATAIRE	
— À taux fixe	5 148
— À taux variable	46
DETTE COURTE (BT)	
— À taux fixe	1 911
— À taux variable	

DÉRIVÉS SOUSCRITS POUR LE COMPTE DES FILIALES

Ces engagements donnés aux banques sont entièrement portés par les filiales.

	31/12/2023	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2022
En millions d'euros	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			6	
Swap de change				
Maturité ≤ 5 ans				
Cross currency				
Maturité ≤ 5 ans	40		44	(0)
Maturité > 5 ans				
Swap de couverture de matière première				
Maturité ≤ 5 ans	1		4	(3)
TOTAL	**61**	**-1**	**81**	**(5)**

10 – AUTRES DETTES

Dettes d'exploitation	Montant brut	Échéances à moins d'un an	Échéances à plus d'1 an moins de 5 ans	Échéances à plus de 5 ans
Avances et acomptes reçus				
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	832	832		
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	701	701		
Autres dettes	284	284		
Dettes *Lease*	206		141	65
Produits constatés d'avance	111	23	1	87
TOTAL	**2 134**	**1 840**	**142**	**151**

11 – CHIFFRE D'AFFAIRES

11.1 – Détail du chiffre d'affaires

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Recettes du trafic	1 969	2 328
Partage des risques sur recettes	6	10
SOUS-TOTAL RECETTES DIRECTES RATP	**1 975**	**2 337**
Bonus qualité de service	8	1
Restitution contrat Île-de-France Mobilités	(50)	(47)
R11 - rémunération aux charges d'exploitation	3 766	3 535
R12 - rémunération aux charges d'impôts et taxes	89	101
R13 - rémunération mesures sanitaires	1	5
R2 - rémunération au financement des investissements	1 120	1 106
S3 - contribution spécifique au financement du matériel roulant	13	14
Autres produits du transport	67	54
Pénalités (offre, validation, incitations)	(116)	(163)
SOUS-TOTAL CONTRIBUTIONS ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS	**4 897**	**4 605**
1. PRODUITS DU TRANSPORT	**6 871**	**6 942**
2. PRODUITS DES ACTIVITÉS ANNEXES	**163**	**150**
3. AUTRES PRESTATIONS DE SERVICES & VENTES DE PRODUITS RÉSIDUELS	**201**	**176**
CHIFFRE D'AFFAIRES	**7 235**	**7 268**

11.2 – Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport

En millions d'euros	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 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)
RÉSULTAT 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)
Coûts de gestion (nets)	(4)	(4)
RÉSULTAT NET DU RISQUE ACCIDENT DU TRAVAIL	**(10)**	**(10)**
RISQUE CHÔMAGE		
Cotisations patronales	21	20
Prestations	(23)	(20)
RÉSULTAT NET DU RISQUE CHÔMAGE	**(1)**	**(0)**
RÉSULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	**(15)**	**(50)**

12.2 – Effectifs moyens employés payés

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022	Variations en nombre	Variations en %
EFFECTIF MOYEN EMPLOYÉ	**43 817**	**43 715**	**102**	**0,2%**
RÉPARTITION PAR CATÉGORIES				
Cadres + maîtrises (encadrement)	11 310	11 309	1	0,0%
Opérateurs	32 507	32 406	101	0,3%
RÉPARTITION PAR GROUPES STATUTAIRES				
Permanents	38 519	38 995	-476	-1,2%
Contractuels	5 298	4 720	578	12,2%

12.3 – Contrôle Urssaf

Au cours du premier 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 deux 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 en 2022 pour le montant contesté du redressement (0,5 million 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

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Coût de l'endettement net	(109)	(97)
Dividendes	3	
Autres charges financières	(111)	(201)
Autres produits financiers	124	216
TOTAL	**(93)**	**(83)**

Les « Autres charges financières » comprennent essentiellement les charges financières relatives aux emprunts souscrits sur les marchés financiers (– 104 millions d'euros).

14 – RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Amortissements dérogatoires nets de subventions	(38)	(41)
Reprise de subventions sur les terrains (1/10e)	9	7
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations	14	6
Opérations d'ingénierie financière (1)		1
Indemnités reçues	1	1
Charges exceptionnelles d'organisation	1	4
Litige Urssaf		(42)
Divers	12	5
TOTAL	**(2)**	**(60)**

(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

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
Charge d'impôt de l'Epic RATP		
Produit net d'intégration fiscale		
Crédits d'impôts	1	1
TOTAL	**1**	**1**

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 IDA	IDA 31/12/2022	Base 31/12/2023 IDA	IDA 31/12/2023
Réévaluations des actifs	6 007	1 502	5 786	1 446
Subventions non imposables	3 655	914	3 465	866
Autres différences temporaires	271	68	267	67

En millions d'euros	Base 31/12/2022 IDP	IDP 31/12/2022	Base 31/12/2023 IDP	IDP 31/12/2023
Différences temporaires	235	59	245	61

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. Le montant lié aux déficits fiscaux de l'exercice aux bornes du groupe d'intégration fiscale est en cours de détermination.

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

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.

Engagements donnés	31/12/2023	31/12/2022
1 - ASSOCIATIONS		
Compagnons du voyage		
Fondation RATP	2	2
2 - AVANTAGES AU PERSONNEL		
Personnel : caution au profit de la MCS		
Personnel : cautions « constructions individuelles »	35	42
Indemnités de départ à la retraite	257	230
Indemnités de décès des actifs	13	14
Allocations décès des retraités	26	24
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayants droit	284	236
Cessation anticipée d'activité	1	1
3 - 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 billets de trésorerie	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		
TOTAL	**2 741**	**1 918**

Engagements reçus	31/12/2023	31/12/2022
Swaps de taux d'intérêts	454	
Cross currency swaps adossés à la dette obligataire	173	173
Cross currency swaps adossés aux dépôts	47	50
Swaps de change adossés aux billets de trésorerie	1 173	695
Opérations de couverture de matières premières	253	120
Cautions bancaires reçues des fournisseurs	729	636
TOTAL	**2 829**	**1 674**

17 – OPÉRATIONS DE LOCATIONS / SOUS-LOCATIONS DE TRAINS

17.1 – Opérations de *leasehold*

L'incidence sur le résultat 2023 de la *net present value* est de 0,1 million d'euros. Les impacts sont comptabilisés en résultat exceptionnel.

Engagements reçus	31/12/2023	31/12/2022
Créances *lease*	205	207
Dettes *lease*	206	208
NET PLUS-VALUE RESTANT À ÉTALER	**1**	**1**
VARIATION DE LA NPV = IMPACT RÉSULTAT		**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 (année)	Valeur résiduelleau 31/12/2022
Philidor Maraîchers	25	25	11
Lagny bureaux	12	15	5

Immobilisations en crédit-bail

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements de l'exercice (1)	Dotations aux amortissements cumulées (1)	Valeur nette
Terrains	3			3
Constructions	40	1	23	16
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	1			1
Immobilisations en cours				
TOTAL	**44**			21

(1) Dotations de l'exercice et dotations cumulées qui auraient été enregistrées pour ces biens s'ils avaient été acquis par la RATP.

Engagements de crédit-bail

Postes du bilan	Redevances payées de l'exercice	Redevances payées cumulées	Redevances restant à payer jusqu'à 1 an	Redevances restant à payer de +1 an à 5 ans	Redevances restant à payer + 5 ans	Prix d'achat résiduel
Terrains					3	
Constructions						
Installations, matériel et outillage						
Autres immobilisations corporelles		1		1		
Immobilisations en cours						
TOTAL		**1**		1	3	

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 brute	Valeur comptable nette	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
RATP Participations 54, quai de la Rapée 75012 Paris (Siren 844 839 415)	763	-4	100 %	703	689				-14	
RATP Coopération 54, quai de la Rapée 75012 Paris (Siren 419 997 044)	91	23	100 %	117	116	27			3	3
RATP Cap Île-de-France 54, quai de la Rapée 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.

Les principales opérations avec les entreprises liées et les montants dus à ces entreprises liées ou par elles sont détaillés ci-dessous :

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
ACTIF		
Immobilisations financières	1 031	935
Créances clients et comptes rattachés	38	24
Autres créances	4	10
Autres créances financières	22	21
TOTAL	1 095	990

En millions d'euros	31/12/2023	31/12/2022
PASSIF		
Dettes financières		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	17	12
Autres dettes		
TOTAL	17	13

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

	Quote-part participation RATP aux frais de fonctionnement
Eurailtest 1, boulevard Saint-Martin 75003 Paris (Siren 421 526 468)	10,00 %
Comutitres 21, boulevard Haussmann 75009 Paris (Siren 433 136 066)	59,50 %

Au 1er juin 2023, les activités du GIE Comutitres, y compris la quote-part de participation de la RATP de 59,50 %, ont été reprises par la Filiale Billettique d'Île-de-France Mobilités et devient Comutitres SAS.

21 – 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 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 1er 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 et de gestionnaire d'infrastructure 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.

Chiffres clés (2023) :

	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris	Sûreté	Siège	Éliminations des opérations entre activité comptablement séparées	Epic RATP
Total bilan	10 628	13 176	44	32	4 140	-79	27 941
Chiffre d'affaires	10 101	1 180	17	152	771	-4 986	7 235
Résultat net	-153	185	7	1	-32		9

22 – ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Néant.

Conception graphique et réalisation
In Medias Res

Crédits photos
©Cyrus Cornut/RATP (p.12)
©Xavier Chibout/RATP (visuels couverture, p.6 et p.12-13)
©Hamdi Chref/RATP (p.5)

En pratique
Le rapport annuel est également disponible
sur le site Internet du groupe RATP.

Impression
Imprimé en France par LÉA DE CHAMPAGNE
sur papier 100 % recyclé Nautilus. Mars 2024.

RECYCLÉ
Fabriqué à partir de matériaux recyclés
FSC® C124913
www.fsc.org

BAC DE TRI

IMPRIM'VERT®

GROUPE RATP
54, quai de la Rapée
75012 Paris · France
ratpgroup.com

@RATPgroup
RATPgroup