

RAPPORT ANNUEL 2024



GRoUPE
RATP

Sommaire

P.04

QUI SOMMES-NOUS ?

- 04 Édito
- 06 Notre raison d'être
- 07 Les grandes tendances qui impacteront le groupe RATP
- 08 Le groupe RATP : 3^e 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 2024
- 30 Contrôle interne et gestion des risques
- 50 Déclaration de performance extra-financière

P.157

RAPPORT DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE 2024

- 158 Structure et composition de la gouvernance
- 163 Fonctionnement des organes de gouvernance
- 164 Politique de diversité
- 165 Principales caractéristiques des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques dans le cadre du processus d'établissement de l'information financière

P.169

COMPTES CONSOLIDÉS

- 170 Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés
- 174 État du résultat global
- 176 Bilan consolidé
- 177 Tableau des flux de trésorerie consolidés
- 178 Tableau de variation des capitaux propres
- 179 Annexe aux comptes consolidés

P.231

COMPTES SOCIAUX

- 232 Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels
- 235 Bilan Epic RATP
- 236 Compte de résultat Epic RATP
- 237 Annexe aux comptes sociaux



“ Au cœur des grands événements comme au quotidien, notre ambition reste la même : donner à chacun la liberté de se déplacer sereinement, tout en préservant le climat. „

Jean Castex,
président-directeur général
du groupe RATP



année 2024 restera marquée par la tenue historique des Jeux de Paris 2024, un défi d'envergure que le groupe RATP a su relever avec succès. Pendant plusieurs semaines, des millions de voyageurs venus du monde entier ont pu compter sur un réseau de transport fluide, fiable et sûr. Sur l'ensemble de l'année, le trafic de voyageurs en Île-de-France a progressé de 4,3 %, atteignant 3 108 millions de voyages. Pour garantir cette performance, nous avons augmenté notre offre de transport de 15 % et renforcé la présence de nos équipes de sûreté sur le terrain de 17 %. Les dispositifs de prévention ciblés, les investissements stratégiques dans la modernisation de nos infrastructures, à l'image des prolongements des lignes 11 et 14 du métro et du tramway T3b ou encore de l'automatisation de la ligne 4 achevée en janvier 2024, ainsi que la mobilisation de 30 000 agents opérationnels, appuyés par 2 700 volontaires issus de toute l'entreprise, ont permis de garantir un niveau de service optimal.

Le bilan de l'année 2024 témoigne des efforts engagés pour renforcer la performance de l'exploitation et la qualité de service sur l'ensemble de nos réseaux. Entre décembre 2023 et décembre 2024, le taux de production a significativement progressé, avec une amélioration notable sur le métro et le réseau bus (+4 points chacun), tandis que le tramway et le RER se stabilisent à un haut niveau de réalisation. Cette progression a été soutenue par le succès de notre plan de recrutement et l'amélioration du présentisme. Dans ce contexte, le taux de satisfaction de nos voyageurs a atteint 87 %, témoignant de la confiance renouvelée du public envers notre offre de mobilité.

Au-delà du succès opérationnel des Jeux, 2024 s'est imposée comme une année clé dans l'accélération de notre démarche RSE et l'amplification de notre engagement en faveur du climat et des mobilités durables. Nous avons ainsi réduit nos émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation d'énergie de 29 % par rapport

à 2019, en ligne avec notre trajectoire initiale et notre objectif de réduction de 43 % d'ici 2027. Cette avancée repose en grande partie sur l'accélération de la transition énergétique de notre flotte de bus, qui compte désormais plus de 2 300 bus électriques et au biométhane : au global, 72 % de la flotte est composée de bus propres à la fin 2024, contre 59 % il y a un an.

Conscients que la transition écologique ne peut se limiter aux seules émissions de CO₂, nous poursuivons nos efforts en matière de sobriété, en agissant pour la préservation des ressources. Notre ambition de réduire de 15 % notre consommation d'énergie d'ici 2029 (par rapport à l'année de référence 2019) est maintenue. Parallèlement, nous avons formalisé notre premier Plan de sobriété hydrique, avec un objectif de réduction de 10 % de notre consommation d'eau potable d'ici 2030. Cette initiative s'organise autour de cinq chantiers et dix-sept actions prioritaires, dont la valorisation de nos eaux d'exhaure, qui permettront à la RATP de gérer durablement ses ressources en eau. La qualité de l'air dans nos espaces souterrains s'améliore également, avec une baisse de 4 % en 2024 de la concentration moyenne de particules PM₁₀ sur les cinq sites de surveillance en continu, grâce en particulier à la modernisation du matériel roulant, qui apporte un meilleur freinage électrique, et à l'optimisation de la ventilation.

Cette dynamique environnementale va de pair avec nos avancées sociales, car la RATP sait pouvoir compter sur l'ensemble de ses agents, femmes et hommes, pour relever les défis contemporains. En 2024, nous avons mené un vaste plan de recrutement : 3 400 salariés ont été recrutés en CDI ou sous statut, et nous avons accueilli plus de 1 000 alternants et plus de 600 personnes en contrat d'insertion. Dans ce cadre, la féminisation de nos effectifs a progressé, atteignant 22 % pour l'ensemble du Groupe et 36 % chez les cadres de direction.

Dans le même temps, la qualité de vie au travail s'améliore, comme en témoigne la baisse de 8 % du taux d'absentéisme (hors accidents de trajet) de la RATP. Grâce à une politique RH ambitieuse et à la signature d'un accord majeur sur la Qualité de vie et les conditions de travail, nous avons renforcé les dispositifs de prévention et d'accompagnement, qui ont contribué à réduire de 6,2 % les absences pour maladie et de 15,8 % celles liées aux accidents du travail.

La sécurité des voyageurs et de nos agents demeure une priorité absolue : nos actions de prévention et de protection ont permis une baisse historique de 16 % de l'accidentalité sur nos réseaux ferrés et une diminution de 4 % sur le réseau bus. L'accompagnement et la prise en charge des agents victimes d'agressions ont ainsi été renforcés, avec des actions ciblées. Sur l'ensemble du réseau, le Recueil Social de la RATP, dont l'année 2024 a marqué les trente ans d'existence, a également étendu son champ d'action et amélioré l'efficacité de ses actions au service des plus précaires.

Ces engagements et ces bons résultats ont été une nouvelle fois reconnus par l'Afnor : en décembre 2024, nous avons obtenu le renouvellement du label « Engagé RSE », au niveau « exemplaire », la plus haute distinction du référentiel, confirmant la solidité de notre démarche et notre position de pionnier dans le secteur.

Cette édition 2024 de notre déclaration de performance extra-financière clôt un cycle, alors que nous nous préparons à un tournant stratégique avec l'entrée en vigueur de la directive CSRD (*Corporate*

sustainability reporting directive) en 2025. Ce nouveau cadre nous conduira à publier un rapport de durabilité densifié, augmenté et structuré autour d'exigences accrues en matière de transparence, de fiabilité et de traçabilité des données.

Sur le plan financier, le redressement de notre performance opérationnelle, conjugué au dynamisme de l'activité, se traduit dans nos résultats : notre chiffre d'affaires consolidé a progressé de + 10 %, atteignant 7,1 milliards d'euros, notre résultat opérationnel courant s'est amélioré de 73 millions d'euros, à 167 millions d'euros, et notre résultat net part du groupe s'établit à 204 millions d'euros.

Nous avons réalisé un niveau record d'investissements en Île-de-France pour développer, moderniser, entretenir les réseaux de transport et améliorer la qualité de service avec le soutien d'Île-de-France Mobilités et de la Société des grands projets (SGP) : 2,5 milliards d'euros ont été investis par la RATP en 2024, soit une hausse de 5,7 %, et 2,7 milliards d'euros pour le groupe RATP.

Signe de la confiance des investisseurs français et internationaux dans la solidité du crédit de la RATP et de son ambition en matière de RSE, nous avons rencontré un très large succès lors de notre troisième émission obligataire verte de 500 millions d'euros.

Dans un contexte de mutations, notre Groupe s'organise pour répondre au défi de l'ouverture à la concurrence de ses réseaux historiques, dont la première étape a été initiée cette année avec l'attribution à notre filiale RATP Cap Île-de-France de deux lots sur trois de la première vague de mise en concurrence du réseau de bus parisien.

Fort d'une expérience et d'un savoir-faire reconnus, le groupe RATP, à travers sa filiale RATP Dev, a également poursuivi un développement remarquable en France et à l'étranger : les réseaux de Lyon, du Pays basque, de Quimper et de Narbonne, mais également en Caroline du Nord, à Riyad, à Casablanca et à Singapour nous ont témoigné leur confiance et constituent autant de terrains d'opportunités pour approfondir l'efficacité de nos services. Nous avons, enfin, finalisé la cession à FirstGroup de nos activités de bus à Londres, marquant ainsi une étape stratégique pour RATP Dev, qui va désormais concentrer ses ressources sur le rail urbain ainsi que sur les marchés où elle dispose d'une présence multimodale significative.

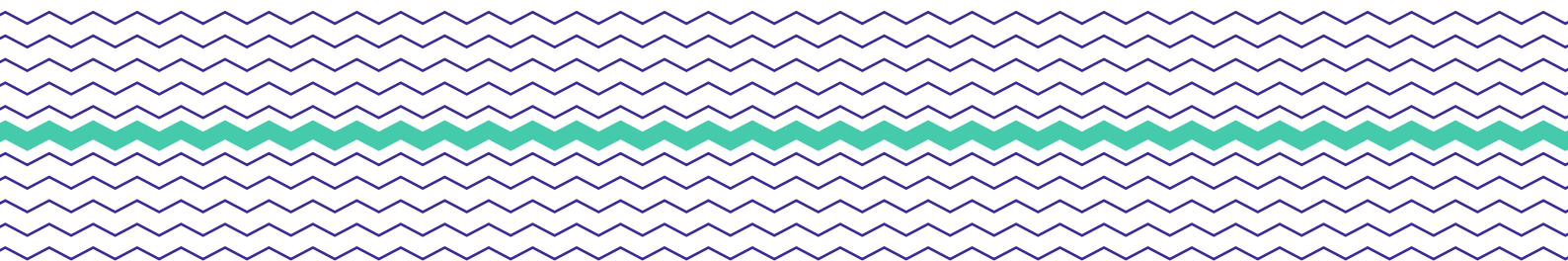
La réussite des Jeux de Paris 2024, les résultats solides de notre politique RSE et l'accélération de notre développement confirment la force de notre ambition : être une entreprise du quotidien et offrir une mobilité toujours plus performante, sûre et durable, au service de l'intérêt général.

Nous continuerons à progresser sur cette voie, convaincus que notre capacité à innover, à former et à mobiliser nos collaborateurs constitue la clé pour relever les défis de demain.

Je vous donne rendez-vous l'an prochain pour la publication de notre premier rapport de durabilité, témoignage de l'engagement du groupe RATP en tant qu'acteur responsable de la mobilité durable.

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 2020¹

30 %

Part des plus de 65 ans dans la population française en 2050, contre 20 % aujourd'hui²

Une incitation renforcée au report modal facilitée notamment par l'essor des nouvelles mobilités

24

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 2022³

43

zones à faibles émissions prévues en France d'ici 2030 au plus tard, contre 25 existantes en France métropolitaine aujourd'hui⁴

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 2015⁵

+ 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 offre⁷

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 ans⁸

Un collaborateur combinera en moyenne

2,3 activités

différentes chaque jour en France, avec des statuts multiples⁹, à horizon 2030

1. World Cities Report 2022 : « Envisaging the Future of Cities » — 2. « Vieillesse 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

3^e opérateur mondial de transports urbains

Présent dans 16 pays sur 5 continents et avec plus de 4 milliards de voyages assurés en 2024 dans le monde, le groupe RATP est un acteur de premier plan de la mobilité urbaine. Fort de son expertise multimodale et de sa large palette d'expertises complémentaires, allant des services urbains (immobilier, télécom, logistique, nouvelles mobilités, énergie) à la sûreté, en passant par les solutions d'information voyageurs et de billettique et la gestion d'infrastructures, le Groupe conçoit, met en œuvre et fait vivre au quotidien des solutions robustes et performantes et des services innovants pour une mobilité décarbonée au service d'une ville durable et plus humaine.

5 expertises

- Mobilités
- Services urbains
- Gestion des infrastructures
- Sûreté
- Autres services

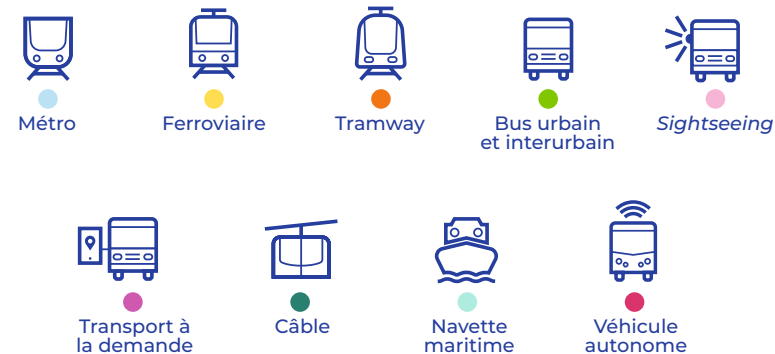
+ de 73 500
collaborateurs
dont près d'un 1/4 à l'international

4,1
milliards de voyages
assurés en 2024 dans le monde

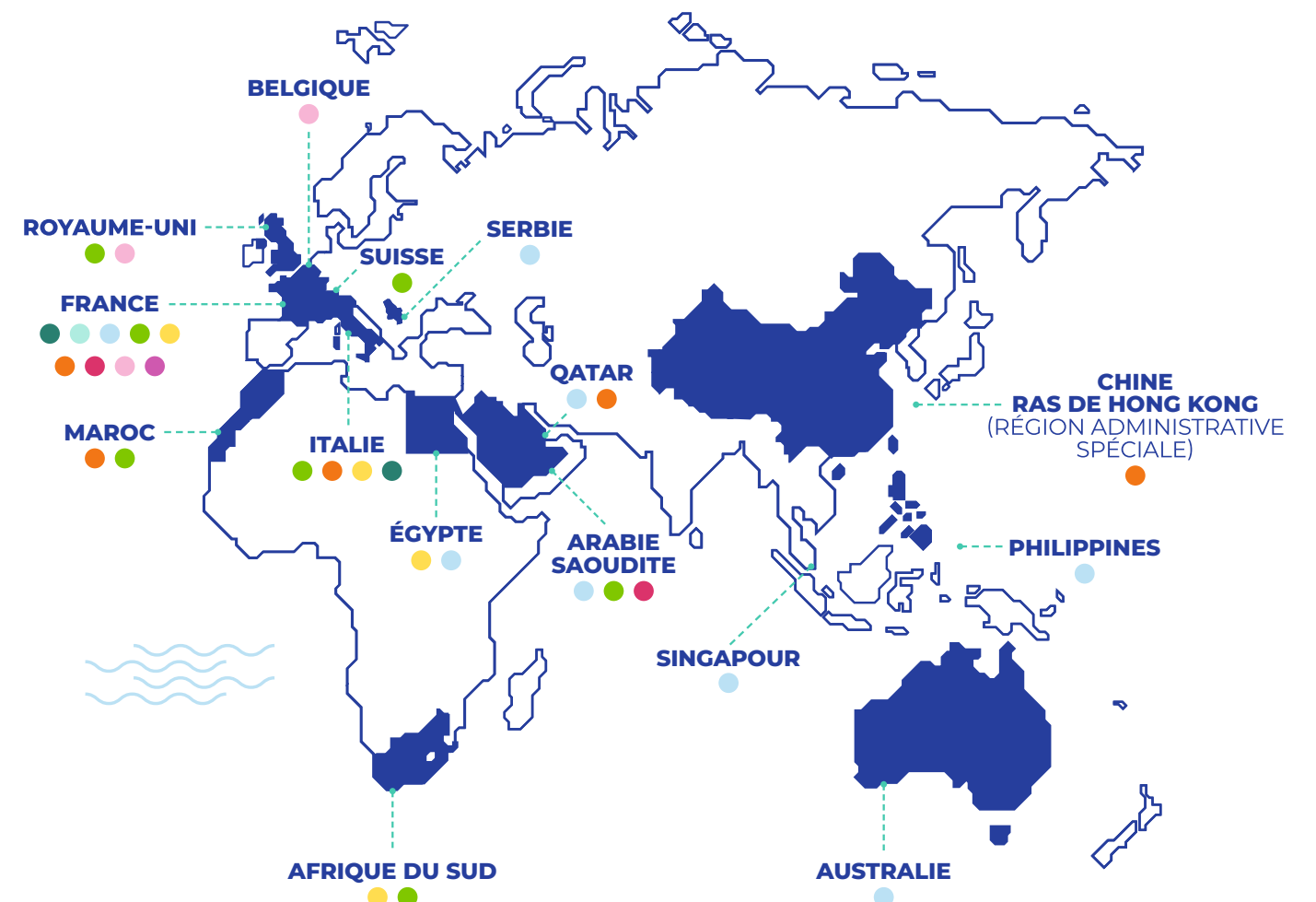
+ de 100
contrats en cours
dans le monde



9 modes de transports



4 modes opérés en partenariat



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

5 734 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.



Clients

- Autorités organisatrices
- Voyageurs
- Annonceurs

Services rendus

- Transport multimodal
- Animation des espaces
- Commerces

Expertises mobilisées et dépenses

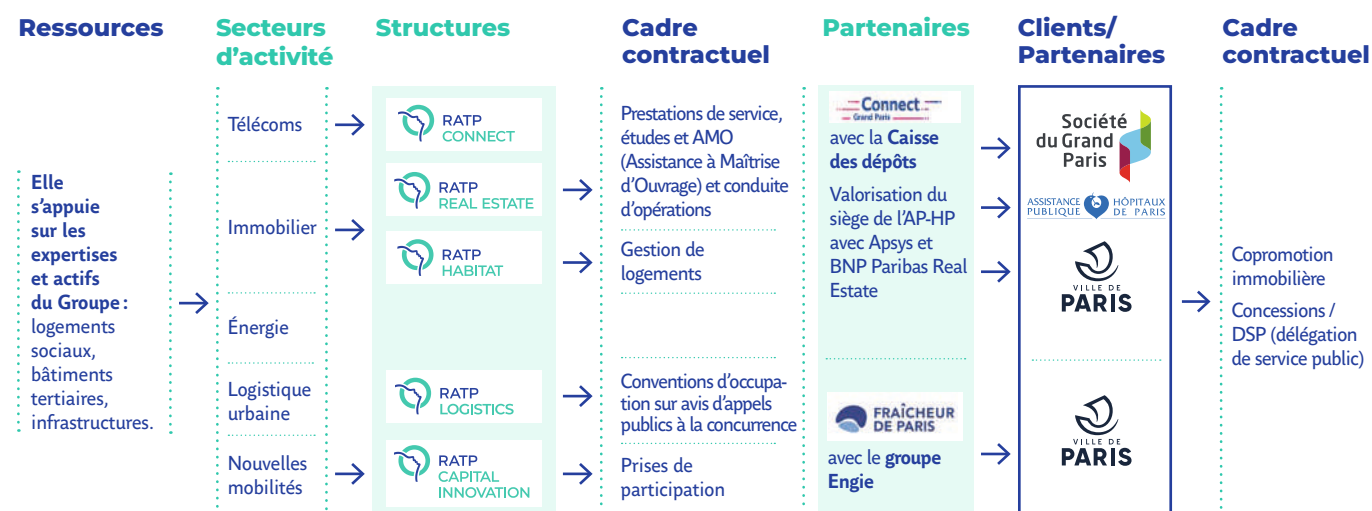
- Salariés**
Salaires, formations, etc. pour les conducteurs, machinistes, mainteneurs, agents des gares et stations...
- Fournisseurs**
Énergie, affrètement, matériels, prestations intellectuelles...
- État et collectivités**
Impôts et taxes

SERVICES URBAINS

42 millions d'euros de chiffre d'affaires consolidé



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



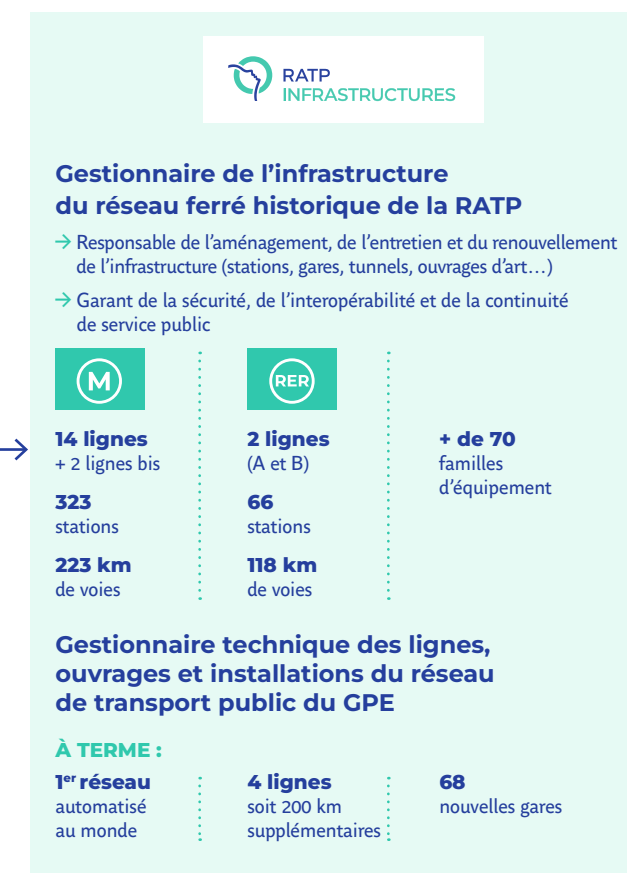
Les structures peuvent participer aux nouveaux projets de villes

GESTION DES INFRASTRUCTURES

1 179 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 des grands projets**
→ 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



Clients

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

Services rendus

- Entretien et maintenance des réseaux
- 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 intellectuelles
- État et collectivités**
Impôts et taxes

SÛRETÉ

166 millions d'euros de chiffre d'affaires consolidé

Les équipes de RATP Sûreté¹⁰ 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 prestation¹¹, régulée par l'autorité régulatrice des transports, est entré en vigueur en 2023.

AUTRES SERVICES

19 millions d'euros de chiffre d'affaires consolidé



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



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



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

10. 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 — 11. Proposées aux opérateurs de transport, aux autorités organisatrices et aux exploitants de services de transport.

Modèle de création de valeur

Nos ressources

Humaines

- Plus de 73 500 collaborateurs dans le monde, dont près d'1/4 à l'international
- 2 000 ingénieurs en Île-de-France
- Plus de 270 métiers

Financières

- 7 140 M€ de chiffre d'affaires consolidé
- 952 M€ de capacité d'autofinancement consolidée

Industrielles et patrimoniales

- Près de 1 400 rames de métro, RER et tram et 4 800 bus en Île-de-France
- Plus d'un million de m² d'espaces voyageurs en Île-de-France
- 91 sites industriels en Île-de-France
- 170 000 kilomètres équipés en fibre optique par RATP Connect en Île-de-France

Périmètres

- Groupe RATP / ● Epic / ● DPEF / ● RATP, RATP Dev (DPEF), RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville



Notre création de valeur

Fournir un service de qualité, sûr et accessible, centré sur l'humain

- 87 % de clients satisfaits (source : enquête de perception d'Île-de-France Mobilités)
- 22 000 agents au contact des voyageurs
- 88 % de lignes de bus accessibles en Île-de-France (dont 100 % dans Paris)

Faire Groupe, développer l'attractivité et l'engagement des collaborateurs

- Plus de 10 100 embauches
- 5,8 % de la masse salariale consacrée à la formation
- 22 % de femmes parmi les collaborateurs

Accompagner les territoires pour contribuer à relever les défis écologiques et climatiques

- - 29 % d'émissions de GES par voyageur.km par rapport à 2019 (objectif : - 43 % en 2027)
- 72 % de bus hybrides, électriques ou GNV dans la flotte francilienne au 31/12/24
- Plus de trois hectares végétalisés sur le domaine immobilier depuis 2016

Valoriser nos savoir-faire pour accompagner la croissance du marché de la ville durable

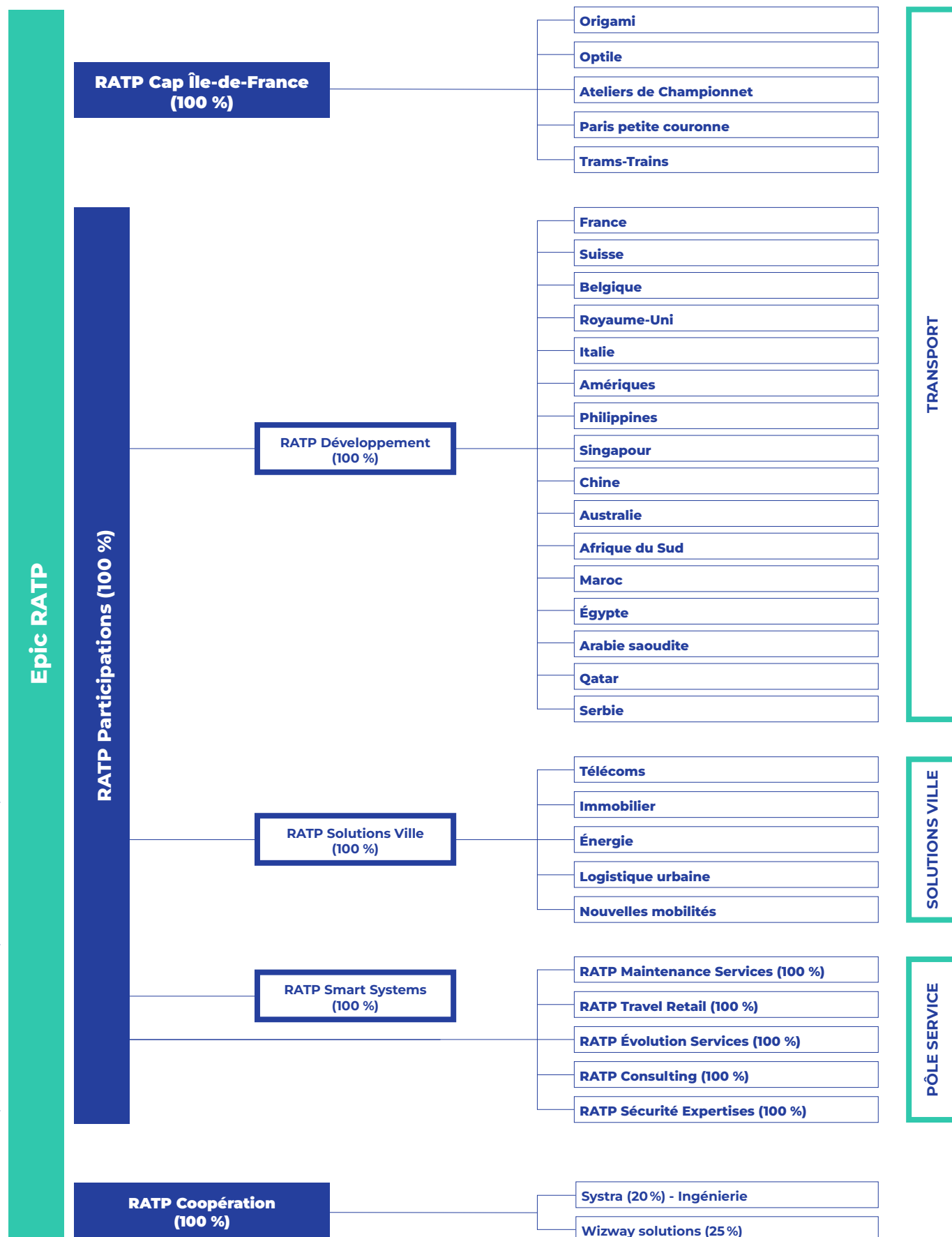
- 43 % de chiffre d'affaires aligné à la taxonomie au titre de l'atténuation du changement climatique (éligible à 92 %)
- 29 % de dépenses d'investissement alignées à la taxonomie au titre de l'atténuation du changement climatique (éligibles à 88 %)
- 1,96 Md€ de CA consolidé réalisé par les filiales du Groupe

Améliorer notre performance Groupe aux plans financier et extra-financier

- 2,5 Md€ investis par la RATP en Île-de-France (dont 2,0 Md€ dans le cadre du plan quadriennal d'investissements convenu avec Île-de-France Mobilités)
- 167 M€ d'EBIT courant consolidé

Organigramme du groupe RATP

NB: la liste des filiales du périmètre consolidé est fournie au point 40 des annexes aux comptes consolidés



RAPPORT DE GESTION

A decorative horizontal band featuring a series of repeating, interlocking wavy lines. The lines are primarily a light blue color, with a central stripe of a slightly darker blue.

Résultats financiers 2024

Page 16

Contrôle interne et gestion des risques

Page 30

Déclaration de performance extra-financière

Page 50

Résultats financiers 2024

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 2024 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 2023, portée par un haut niveau de la production du réseau ferré, l'amélioration significative de la production sur le réseau de surface, et le succès des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Le trafic reste néanmoins encore inférieur de -10 % à son niveau de référence pré-crise sanitaire.

L'activité du groupe RATP a progressé de +9,6 % en 2024 dont +8,8 % pour l'Epic et +12,1 % pour les filiales, qui ont poursuivi leur développement avec le gain de nouveaux contrats en France et aux États-Unis, et une croissance organique tirée par le démarrage de la commercialisation des lignes 1 et 2 du métro automatique de Riyad. Elle est également marquée par des opérations exceptionnelles, avec l'accord d'exclusivité signé avec le groupe anglais First fin 2024 pour la cession des activités bus à Londres de RATP Dev dont la conclusion définitive est intervenue fin février 2025, l'ouverture du capital de Sysra, et l'apport d'actifs à RATP Habitat.

Les résultats s'améliorent, au-delà des effets exceptionnels, avec une performance opérationnelle et économique en progression, portée à la fois par l'amélioration de la production et du présentisme et la croissance rentable des filiales à l'international.

La dette nette consolidée augmente de façon modérée en 2024 (+128 millions d'euros), à 5,68 milliards d'euros, malgré la réalisation d'un niveau record d'investissements (2,66 milliards d'euros, dont 2,5 milliards d'euros en Île-de-France, en hausse de +5,7 %). Le *gearing* s'améliore, à 1,05x à fin 2024, contre 1,09x fin 2023, grâce au renforcement des fonds propres permis par l'apport d'actifs à RATP Habitat. Le ratio dette nette / EBITDA s'établit à 7,5x à fin 2024, contre 8,5x en 2023.

La RATP s'est employée en 2024 à améliorer la qualité du service aux voyageurs sur l'ensemble de ses réseaux, à travers un volume important de recrutements et des plans d'action dans tous les domaines pour optimiser la régularité et l'expérience de voyage. Ces progrès ont permis à la RATP de redresser la couverture de service sur l'ensemble des modes de transport et d'assurer avec succès la réalisation de l'offre de transport renforcée pour le grand rendez-vous des Jeux Olympiques et Paralympiques de l'été 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 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 stipulé 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 transport de référence, défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération d'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, la RATP est autorisée à intervenir, par le biais de filiales, dans la conception et l'exploitation de réseaux de transport public sur tout le territoire national et à l'international.

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).

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 de l'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 de l'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 (BU) Sûreté passant à cette date d'une logique de couverture des coûts sur une base forfaitaire à une rémunération à l'unité d'œuvre, sur la base d'un tarif validé par l'autorité de régulation des transports.

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 (OT) et du gestionnaire d'infrastructure (GI), 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 d'orientation des mobilités (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 (CPER) s'est établie à plus de 60 %, contre 45 % sur la période contractuelle précédente (2016-2020). Le montant global des investissements prévu sur 2021-2024 est 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. La 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 la part d'Île-de-France Mobilités, 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.

Le contrat d'exploitation 2021-2024 s'est terminé le 31 décembre 2024. La négociation du nouveau contrat, qui couvrira la période 2025-2029, est en cours, avec l'objectif de le conclure à la mi-2025. Ce contrat s'inscrira dans le même cadre juridique et réglementaire. Il couvrira le même périmètre d'activités que le précédent, à l'exception de la Sûreté qui fait l'objet d'une convention séparée, conclue pour la période 2025-2027, et du Bus (décrue progressive de l'activité en monopole jusqu'à la fin 2026).

Activité des filiales

L'année 2024 a été riche pour les filiales avec :

- Le gain de nombreux appels d'offres en **France** et à l'**international**
 - › **Lyon** :
 - Le lot métros, tramways et funiculaires du réseau TCL (Transports en Commun Lyonnais), ainsi que la liaison Rhônexpress pour une durée de dix ans (2025-2034) soit un réseau composé de quatre lignes de métro, dont deux automatiques, sept lignes de tramway, deux lignes de funiculaire, une liaison aéroportuaire ;
 - L'exploitation des futures navettes fluviales à partir de juin 2025 (aux côtés des Yachts de Lyon).
 - › **Pays basque** : l'exploitation du réseau de transport urbain TXIK TXAK sur le littoral basque pour huit ans ;
 - › **Saintes – Grandes Rives** : l'exploitation du réseau de transport BUSS pour sept ans ;
 - › **Brive** : l'exploitation du réseau de transport urbain Libéo pour sept ans ;
 - › **Quimper** : l'exploitation du réseau de transport QUB pour six ans et deux mois ;
 - › **Caen la mer** : l'exploitation du réseau de mobilités Twisto pour six ans ;
 - › **Narbonne** : l'exploitation du réseau Citibus pour huit ans ;
 - › **États-Unis** : l'exploitation des réseaux de la ville de Winston-Salem en Caroline du Nord et de Visalia en Californie ;
 - › **Île-de-France** (via la filiale RATP Cap Île-de-France) :
 - Le gain du contrat d'exploitation ferroviaire régional avec les lignes de tram-train **T12** (Massy – Évry-Courcouronnes) et **T13** (Saint-Germain-en-Laye – Saint-Cyr) pour une durée de sept ans à compter de décembre 2025, à l'issue de la phase de préparation à la reprise d'une durée de seize mois ;
 - Deux des trois premiers lots attribués par Île-de-France Mobilités dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des bus parisiens, les lots 42 **Boucle Nord de Seine** (19 lignes) pour la période 2025-2031 et 45 **Boucles de Marne** (29 lignes) pour la période 2025-2031 ;
 - › **Singapour** : le contrat d'exploitation de la ligne de métro automatique **Jurong Region Line (JRL)** en partenariat avec la filiale locale de ComfortDelGro SBS Transit (quote-part RATP Dev près de 25 %). Cette ligne comprendra 24 stations reliant les principaux pôles d'activité de la partie Ouest de Singapour avec une ouverture aux passagers prévue à partir de 2027 pour une durée de neuf ans, avec une option d'extension de deux ans ;
 - › **RATP Maintenance Services** : la filiale a remporté trois contrats avec le Groupe ADP pour la maintenance des ascenseurs, des monte-charges et des appareils translateurs (escaliers mécaniques et trottoirs roulants) des aéroports d'Orly et de Roissy Charles-de-Gaulle, deux plateformes stratégiques du Groupe ADP.
- Le renouvellement du contrat d'exploitation de transport urbain TAC dans les **Ardenne**s par RATP Dev pour sept ans et demi.
- **L'inauguration officielle du métro de Riyad**, opéré par RATP Dev en partenariat avec SAPTCO (Saudi Public Transport Company) au service du client Royal Commission of Riyadh City : deux lignes de métro automatique, la ligne 1 (38 km, 24 stations) et la ligne 2 (25 km, 14 stations) via sa filiale CAMCO (Capital Metro Company).

- Les arrêts et cessions de contrats :
 - › Suite à la mise en redressement judiciaire de Cityscoot fin 2023, la société, dont RATP Capital Innovation était actionnaire aux côtés de la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), a cédé ses actifs à l'espagnol Cooltra le 21 février 2024 ;
 - › Le 10 décembre, RATP Dev a signé un accord d'exclusivité avec le Groupe anglais First pour la vente de l'activité bus à Londres. Le processus de cession a été finalisé fin février 2025.
- Le 23 octobre, les actionnaires historiques de Systra, RATP et SNCF, ainsi que les banques actionnaires (CACIB, BNP, SG et Natixis), ont cédé une part de leurs titres à la société Financière Auber contrôlée par Latour Capital et son associé Fimalac, qui en devient l'actionnaire majoritaire avec 58,2 % du capital. À l'issue de cette opération qui permet d'accompagner le nouveau cycle de développement du groupe d'ingénierie, notamment par croissance externe, la RATP détient 20 % du capital de **Systra**, à parité avec SNCF.

Les filiales

Les filiales 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 ;
- Auxquels s'ajoutent d'autres filiales/participations, telles que les filiales « prestataires internes » RATP Évolution Services et RATP Consulting, la filiale de formation RATP Sécurité Expertises et la participation dans la société d'ingénierie Systra.

Pôle transport

— **RATP Développement (RATP Dev)** développe et gère les contrats d'exploitation de réseaux de transport public gagnés en dehors du monopole historique de la RATP, en France et à l'international.

Depuis 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 remportée en 2023 par RATP Dev, en groupement avec Alstom et ComfortDelGro).

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 (25,1 %).

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 des filiales avec des activités opérationnelles réparties dans 16 pays parmi lesquels la France, l'Italie, le Royaume-Uni, les États-Unis, l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite et l'Égypte.

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

— RATP Cap Île-de-France

RATP Cap Île-de-France est en charge d'opérer l'ensemble des activités concurrentielles de transport du groupe RATP en Île-de-France (hors CDG Express et GPE). 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 des mises en concurrence 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.

L'expertise de RATP Cap Île-de-France s'étend à tous les modes de transport collectif avec :

- L'exploitation d'une partie du réseau de transport **Optile** via les filiales :
 - › **RC Saclay** : exploitation des lignes de bus desservant le territoire de la communauté d'agglomération Paris-Saclay ;
 - › **RC Bièvre** : exploitation des 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 ainsi que la ligne de tramway T10 Antony-Clamart ;
 - › **RC Mantois** : exploitation du réseau de bus du territoire du Mantois ;
 - › des services de transport non conventionnés via sa marque **Origami** de transport sur mesure qui comprend des lignes régulières, le renforcement ponctuel de réseau de bus, les transports scolaires ou périscolaires, le transport à la demande, une solution de transport événementiel à Paris et en Île-de-France, des navettes urbaines de proximité, le transport de personnel et des navettes autonomes.
- Des services de maintenance des bus, des équipements industriels et des équipements des réseaux ferrés et routiers via sa filiale **RATP Cap Ateliers Champignonnet**.
- L'exploitation, l'entretien et la maintenance des **tram-trains T12** (Massy-Palaiseau – Évry-Couronnes) et **T13** (Saint-Cyr – Saint-Germain) à compter de décembre 2025.
- L'exploitation des **lots 42** (Boucle Nord de Seine) et **45** (Neuilly-Plaisance, Saint-Maur et Neuilly-sur-Marne) des bus parisiens à compter du 1^{er} novembre 2025.

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.

— Immobilier

La gestion et l'ingénierie immobilière du groupe RATP sont portées par la filiale **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 réglementaires 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.

En 2021, **RATP Solutions Ville** a gagné le projet « Hospitalités Citoyennes » de rénovation du siège historique de l'assistance publique des hôpitaux de Paris – AP-HP, en partenariat avec Apsys et BNP Paribas. Ce projet se veut inclusif et ouvert sur la ville, avec l'intégration d'une programmation sociale et solidaire.

RATP Real Estate détient deux entités à 100 % :

- Urban Station : filiale de *facility management* qui porte les projets de modernisation et d'optimisation de l'empreinte tertiaire du groupe RATP ;
- RATP Solutions Industrielles : porte la gestion des centres opérationnels bus des futures DSP Paris petite couronne exploitées par RATP Cap Île-de-France. La filiale propose une offre de *facility management*, d'audits patrimoniaux et de travaux de remise en état en fin de DSP.

L'activité 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 9 334 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 ;
- en accession à la propriété à prix maîtrisé, via sa filiale RATP Habitat Accession.

— 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 télécom, assurances, grands comptes publics et PME. RATP Connect, c'est 170 000 kilomètres de fibres déployées et 2 700 kilomètres de câble en zone ferroviaire.

En 2022, la filiale Connect Grand Paris est créée afin de porter le déploiement de la fibre optique sur le réseau du Grand Paris Express. Elle est détenue à 75 % par RATP Connect et 25 % par la CDC.

— Mobilités urbaines

RATP Capital Innovation 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 & 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.

— Logistique

Les activités de logistique urbaine dans les centres bus de la RATP sont portées par RATP Capital Innovation.

— Énergie

RATP Solutions Ville opère le réseau de froid urbain de la Ville de Paris, via sa participation (15 %) dans la société Fraîcheur de Paris, créée en 2022 en partenariat avec Engie (85 %). Il s'agit d'un contrat de concession d'une durée de vingt ans qui couvre la production, le stockage, le transport et la distribution d'énergie frigorifique de la ville.

Pôle autres services

— **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 le système billettique de Paris et sa banlieue, 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** et **Mappy**, **RATP Smart Systems** exerce son activité depuis l'Île-de-France, Bordeaux et Toulouse.

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 RATP » :

- d'offrir une proposition personnalisée de services complets en matière d'aide à la mobilité ;
- 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 des points d'intérêt référencés, en plus des arrêts de bus et de tramway des stations de métro et des gares RER.

À l'échelle du pays, le comparateur multimodal de Mappy intègre de nouveaux partenaires pour mieux répondre aux enjeux environnementaux et d'accessibilité des territoires.

RATP Smart Systems développe en outre une offre 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, elle 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 multitechnique, 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).

Autres filiales

— **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.

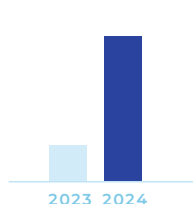
— **RATP Coopération** porte les participations minoritaires dans Systra et Wizway.

— **Systra** est une participation de la RATP détenue par RATP Coopération à 20 % depuis le 23 octobre 2024 à la suite de la cession de 23,38 % des parts à la société Financière Auber (Latour Capital et Fimalac). Systra constitue un groupe de conseil et d'ingénierie, leader mondial de la conception des infrastructures de transport. Présent dans 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. Au cours de l'année 2024, Systra a intégré deux nouvelles sociétés, en Australie avec Rail Systems Australia, et en France dans la programmation urbaine et foncière.

7 140 M€

de chiffre d'affaires
consolidé Groupe

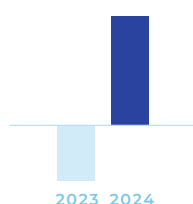
(contre 6 512 M€ en 2023)



403 M€

EBIT*
Groupe

(107 M€ en 2023)



204 M€

**résultat net
part du Groupe**

(-109 M€ en 2023)

* Earnings Before Interests and Taxes

2 664 M€
**investis par
le groupe RATP**
(2 546 M€ en 2023)

5 681 M€
**endettement net
du Groupe**
(5 552 M€ en 2023)

1. Les principales évolutions en 2024

Les résultats du Groupe, tant en France qu'à l'international, témoignent de sa pleine mobilisation afin de relever avec succès les défis majeurs de l'année 2024.

En Île-de-France, la RATP a opéré un net redressement de la production de son offre de transport, grâce à la poursuite de son plan de recrutements et à l'amélioration du présentéisme. Elle a par ailleurs mis en service dans les délais prévus, au printemps 2024, trois extensions majeures du réseau parisien, avec les prolongements du T3b à Porte Dauphine, de la ligne 11 à Rosny – Bois-Perrier, et de la ligne 14 à Saint-Denis – Pleyel et Orly. Ces réussites ont permis au groupe RATP de relever avec succès le défi des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

Plusieurs jalons majeurs ont également été franchis dans le redressement de la performance des filiales du groupe RATP, avec le désengagement de RATP Dev de ses activités de bus londonniennes, l'accord trouvé avec la région Toscane sur le rééquilibrage du contrat d'exploitation des bus de Toscane, et des succès commerciaux majeurs en France et à l'international.

Epic RATP

L'année 2024 a été marquée par une nette amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs du quotidien, et par la réussite du rendez-vous des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, défi auquel le Groupe dans son ensemble a su répondre de façon exemplaire. Ces succès ont été permis par la nette amélioration de la production de l'offre de transport, en particulier sur le réseau bus, qui a bénéficié de la progression du présentéisme (+2,5 jours par agent), et par la mise en service d'extensions majeures du réseau parisien (+25 km de lignes avec les prolongements des lignes 11, 14, et T3b).

L'année a été également marquée par la détente des prix de l'énergie et par une normalisation de l'indexation contractuelle, suite à la signature d'un avenant avec Île-de-France Mobilités en décembre 2023. Ces évolutions ont permis de compenser l'effet de retournement de l'aide exceptionnelle de 50 millions d'euros accordée par l'État en décembre 2023 pour couvrir les dommages financiers causés à l'entreprise par la crise sanitaire, durant la période de mars à juin 2020.

Filiales

L'année 2024 a été marquée sur le plan opérationnel par la poursuite de l'extension du réseau de Casablanca avec le démarrage des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) et de deux nouvelles lignes de tramway (T3/T4), l'extension de la ligne 3 du métro du Caire, et par la forte mobilisation des filiales du Groupe (Origami et Ateliers de Championnet, filiales de RATP Cap Île-de-France, RATP Smart Systems et RATP Real Estate) pour les Jeux Olympiques de Paris 2024, ainsi que par l'inauguration et la mise en service commercial du métro de Riyad.

Des succès commerciaux majeurs ont été remportés tant en **France** (réseaux ferrés de Lyon, Pays basque, Saintes, Brive, Caen la mer, Narbonne, et en Île-de-France les tram-trains T12-T13 et les lots 42 et 45 des bus parisiens), qu'à l'**international** (États-Unis – Winston-Salem et Visalia – Singapour – Jurong Region Line).

Enfin, le groupe RATP a cédé une partie de sa participation dans Systra, dans le cadre de l'ouverture de son capital, et est entré en négociations exclusives avec First Group en vue de la cession de ses activités bus à Londres.

1.1 - Activités de transport

1.1.1 Epic

En 2024, le trafic sur le périmètre de l'Epic RATP en Île-de-France progresse. Il s'élève ainsi à 3 108 millions de voyages (MV), en hausse de +128 MV (+4,3 %) par rapport à 2023, mais reste néanmoins inférieur de -10 % à son niveau de référence de 2019¹.

Le trafic du métro augmente de +4,8 % (+68 MV), tiré par les prolongements de lignes, mais reste encore inférieur de -105 MV à son niveau de référence d'avant crise (-7 %).

Le trafic du RER progresse de +4,1 % (+21 MV), bénéficiant de la bonne dynamique sur les réseaux ferrés, mais reste inférieur de -11 MV (-2 %) à son niveau de référence de 2019.

Le réseau de surface a enregistré en 2024 une progression de son trafic (+3,7 % ; +39 MV), portée à la fois par le tramway (+11 MV, soit +3,2 %) et le bus (+29 MV, soit +3,8 %). La couverture de service sur le réseau bus est en nette amélioration (90 % fin 2024 contre 86 % fin 2023), mais reste pénalisée par les difficultés de circulation. Le trafic reste inférieur de -224 MV (-22 %) sur le réseau bus, et -12 MV (-4 %) sur le réseau tramway, au niveau de référence d'avant crise.

Cette reprise du trafic résulte principalement du retour à l'offre nominale sur le métro et de la nette amélioration de la production sur le réseau bus, dont le taux de réalisation de l'offre contractuelle a progressé de 4 points entre 2023 et 2024. Les difficultés de circulation dans Paris sont désormais la principale cause de non-couverture de service. La progression du trafic a également bénéficié de l'impact des Jeux Olympiques et Paralympiques et de la remontée du tourisme, accentué par le contre-effet des grèves et émeutes urbaines de 2023.

1.1.2 Les autres évolutions en France

La croissance de l'activité a été portée par les effets en année pleine des contrats gagnés au cours de l'année 2023 (exploitation du réseau de bus et bateaux bus Mistral de Toulon, préparation à l'exploitation de la ligne 15 du Grand Paris Express, contrat de gestion de la nouvelle station Aéroport d'Orly), par les extensions d'offres ainsi que par les gains de l'année 2024 tels que Saintes, Bayonne, Brive et Quimper.

Ces évolutions sont en partie compensées par la sortie des contrats de Vannes, Trappes, Stile, Valenciennes et de RATP Suisse TP (exploitation des lignes régulières en sous-traitance pour le compte des Transports Publics Genevois).

Les filiales ont aussi fait preuve d'un fort dynamisme sur le plan commercial, avec de nombreux contrats remportés par RATP Dev et RATP Cap Île-de-France.

1.1.3 Les autres évolutions à l'international

- Aux **États-Unis**, RATP Dev a remporté deux contrats :
 - Winston-Salem en Caroline du Nord, qui comprend l'exploitation et la maintenance de 31 lignes et une flotte de 45 véhicules, ainsi qu'un service de transport à la demande pour personnes à mobilité réduite. Le contrat a débuté le 1^{er} août 2024 et s'étendra sur une durée de cinq ans, avec une option de renouvellement de deux années supplémentaires ;
 - Visalia en Californie, qui a débuté le 1^{er} octobre 2024 et ce pour une durée de cinq ans renouvelables. Ce contrat constitue une étape significative pour RATP Dev qui signe son plus grand contrat dans l'État.
- En **Égypte**, la ligne 3 du métro du Caire a été prolongée, permettant de relier le centre-ville à la rive ouest du Nil.
- En **Arabie saoudite**, le métro de Riyad a été officiellement inauguré.
- Au **Maroc**, RATP Dev Casablanca a mis en service deux nouvelles lignes BHNS (Bw1 et Bw2 CasaBusway) à Casablanca, ainsi que deux nouvelles lignes de tramway T3 et T4 venant compléter les deux lignes existantes mises en service en 2012 et 2019.
- À **Singapour**, RATP Dev a remporté, en partenariat avec SBS Transit, le contrat d'exploitation et de maintenance de la ligne de métro de la région de Jurong (septième ligne de métro de Singapour). La ligne de métro JRL comprendra 24 stations et reliera les principaux pôles d'activité de la partie occidentale de Singapour, tels que Jurong Industrial Estate, Jurong Innovation District, Nanyang Technological University (NTU) et la ville nouvelle de Tengah. Elle sera mise en service en trois étapes à partir de 2027.
- À **Londres**, un accord de négociation exclusive a été conclu par RATP Dev en décembre 2024 avec First Group en vue d'une cession totale de l'activité, dont la conclusion définitive est intervenue fin février 2025. Ces 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

RATP Solutions Ville a poursuivi la montée en puissance de son activité au travers de ses domaines d'expertise :

- Sur le pôle **immobilier** :
 - RATP Habitat a procédé à la livraison de 59 logements familiaux à Fontenay Dalayrac et Drancy, ainsi que 110 logements dans une résidence étudiante à Clichy.
- Sur le volet **mobilités urbaines** :
 - Electra poursuit son internationalisation avec plus de 400 stations de recharge rapide réparties dans 6 pays européens, et développe son offre sur le marché B2B.
 - Zenpark continue son développement en tant qu'opérateur majeur du stationnement partagé, avec plus de 1 000 parkings sous gestion en France et en Belgique.
 - BlaBlaCar, place de marché de référence pour les voyages partagés, poursuit son internationalisation, la diversification de ses services et affiche une stratégie d'acquisition ambitieuse.
 - Zenride, leader du vélo de fonction, avec 400 entreprises clientes, a lancé une nouvelle offre sans surcoût pour l'employeur, mais toujours avec des économies à la clé pour le collaborateur.

1. 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).

- › Mobizen/Communauto continue son développement dans l'auto-partage en Île-de-France, notamment à Anthony et Bourg-la-Reine.
- › Vianova, spécialiste du traitement des données de mobilité au service des autorités organisatrices et des opérateurs de mobilité, a lancé fin juin la Vianova Intelligence Platform, qui revoit l'interface utilisateur pour fournir l'information exploitable aux décideurs. La société a intégré les données de Waze, apportant ainsi des informations sur le trafic en temps réel et permettant ainsi aux clients une prise de décision plus éclairée sur la mobilité urbaine et la planification des infrastructures.
- Sur le **pôle télécommunications** : RATP Connect a déployé la fibre sur le prolongement de la ligne 14 Sud avec un déploiement réussi pour l'échéance des Jeux Olympiques et Paralympiques.

1.3 - Activités Autres

L'année 2024 est marquée pour **RATP Smart Systems** par :

- L'évolution de la **billettique**, à travers trois projets délivrés pour le rendez-vous des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 :
 - › la mise à jour de la gamme tarifaire avec le forfait Jeux de Paris 2024 et les tarifs aéroportuaires ;
 - › la distribution de titres, avec le développement d'un nouvel outil de vente en mobilité pour les agents de station ;
 - › l'accompagnement des équipes de sûreté avec un terminal de verbalisation et régularisation en mobilité ;
 - › mais aussi avec la mise en œuvre de la réforme tarifaire au 1^{er} janvier 2025 ;
- La préparation de l'ouverture à la concurrence du bus en 2025.
- La finalisation des travaux préparatoires au lancement d'une offre de **MaaS (Mobility as a Service)** B2B de gestion du forfait mobilités durables pour les entreprises, en vue de la création d'une JV avec TotalEnergies.

RATP Maintenance Services continue son développement avec la reconduction du marché avec le groupe ADP pour la maintenance des escaliers mécaniques, trottoirs roulants et ascenseurs de l'aéroport d'Orly et le gain du marché de maintenance des escaliers mécaniques et trottoirs roulants des terminaux de Roissy (hors CDG 1).

RATP Travel Retail confirme la reprise de son activité avec l'intégration de nouvelles enseignes.

RATP Sécurité Expertises a démarré son activité de formation en février 2024 avec notamment des formations en surveillance des grands événements (comme les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024), incendie, sécurité et circulation sur les voies de tramways, métro et RER. Elle a déjà saturé son plan de charge.

1.4 - Activités d'ingénierie

Systra enregistre une hausse d'activité de 14 % en 2024. Cette croissance est portée par l'effet en année pleine des acquisitions réalisées en 2023, les contrats gagnés en 2024 et la croissance organique. L'année 2024 a été riche de succès pour Systra avec notamment :

- en **France** :
 - › le prolongement en Île-de-France du RER E à l'ouest ;
 - › l'inauguration en juin, à quelques semaines des Jeux de Paris 2024, du prolongement des lignes 11 et 14 du métro parisien marquant l'aboutissement de près d'une décennie de travaux pour Systra ;
- en **Égypte**, l'inauguration du troisième et ultime tronçon de la ligne 3 du métro du Caire ;
- au **Canada**, le gain d'un contrat pour la réalisation de la nouvelle ligne de métro Ontario à Toronto où Systra, déjà présent sur la partie conseil technique, est désormais missionné en tant qu'intégrateur ;
- en **Turquie**, la mise en service d'un nouveau tronçon de la ligne 5 du métro d'Istanbul ;
- au **Royaume-Uni**, de nouvelles étapes majeures franchies sur le projet HS2 à Old Oak Common et à Birmingham ;
- au **Maroc**, l'attribution par l'Office national des chemins de fer du contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les infrastructures de la LGV entre Kenitra et Marrakech au groupement Egis (mandataire)-Systra-Novec ;
- en **Arabie saoudite**, l'inauguration du métro de Riyad en novembre, point d'aboutissement des travaux réalisés depuis 2013 par Systra, membre du groupement intégré Riyad Metro Transit Consultants aux côtés de Parsons et Egis.

2. Les résultats consolidés de 2024

2.1 - Chiffre d'affaires consolidé

En millions d'euros (M€)	31/12/2024	31/12/2023	Variations
Transport	5 734	5 207	527
RATP Transport (a)	3 838	3 522	316
Filiales	1 896	1 685	211
Gestion d'infrastructures (a')	1 179	1 093	86
Sûreté (a'')	166	151	15
Ville	42	38	4
Services	19	23	(4)
Ingénierie (Groupe Systra**)	0	0	0
Groupe RATP (b)	7 140	6 512	628
Contribution des filiales (b-a-a'-a'')	1 957	1 746	211
Contribution des filiales en %	27 %	27 %	

** mise en équivalence

Le chiffre d'affaires du Groupe progresse de +628 millions d'euros vs 2023 (soit +10 %), dont +417 millions d'euros au titre de l'Epic RATP et +211 millions d'euros au titre des filiales.

Le chiffre d'affaires des filiales continue sa progression (+12,1 %) et atteint 27,4 % du chiffre d'affaires Groupe contre 26,8 % en 2023.

a) Le chiffre d'affaires de l'activité Transport progresse de +527 millions d'euros, dont +316 millions d'euros pour l'Epic et +211 millions d'euros pour les filiales.

En 2024, la hausse du chiffre d'affaires de l'Epic est principalement liée au développement de l'offre de transport (+163 millions d'euros), porté par les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 et l'extension des lignes T3b, L11 et L14, à l'amélioration de la couverture de service sur le réseau de surface (~+68 millions d'euros) et à l'indexation contractuelle des rémunérations Île-de-France Mobilités (+105 millions d'euros).

La croissance des filiales est portée par des gains commerciaux significatifs pour +77 millions d'euros, reflet d'une politique commerciale dynamique en France et à l'international, par la croissance organique des contrats en portefeuille, avec la montée en charge de la ligne 2 du métro de Riyad (+95 millions d'euros) et l'effet en année pleine des nouveaux contrats gagnés en France et aux États-Unis.

b) Le chiffre d'affaires du gestionnaire d'infrastructure progresse de +86 millions d'euros, tiré par l'indexation sur l'inflation de la rémunération d'exploitation versée par Île-de-France Mobilités (+16 millions d'euros), par la montée en puissance des activités du gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris Express (+6 millions d'euros), et part divers autres éléments pour +31 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, notamment la publicité).

c) Le chiffre d'affaires de l'activité Sûreté progresse de +15 millions d'euros au global sur l'année, tiré par l'augmentation de la production et par l'indexation sur l'inflation du tarif horaire.

d) Le chiffre d'affaires de l'activité Services urbains est en légère hausse, à 42 millions d'euros (+4 millions d'euros).

e) Le chiffre d'affaires de l'activité Autres services est en légère baisse, à 19 millions d'euros (-4 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 (M€)	31/12/2024	31/12/2023	Variations
Transport	70	(171)	240
RATP Transport (a)	155	(149)	304
Filiales	(85)	(22)	(63)
Gestion d'infrastructures (a')	278	283	(4)
Sûreté (a'')	(6)	(2)	(4)
Ville	13	5	7
Services	(28)	(15)	(13)
Ingénierie (Groupe Systra**)	76	6	70
Groupe RATP (b)	403	107	296
Contribution des filiales (b-a-a'-a'')	(25)	(26)	1
Contribution des filiales en %	(6) %	(24) %	

** mise en équivalence

Le résultat opérationnel s'améliore de +296 millions d'euros vs 2023, dont +295 millions d'euros pour l'Epic RATP et +1 million d'euros pour les filiales.

a) Le résultat opérationnel de l'activité Transport évolue de +240 millions d'euros, dont +304 millions d'euros pour l'Epic et +63 millions d'euros pour les filiales.

Pour l'Epic RATP, l'EBIT de l'activité Transport progresse de +304 millions d'euros, du fait de l'amélioration de la couverture de service et de la détente des prix de l'électricité, et malgré le contre-effet de l'aide exceptionnelle « Covid » de 50 millions d'euros versée par l'État en décembre 2023. La progression du résultat opérationnel est fortement majorée par l'effet non courant de la plus-value sur l'apport d'actifs de l'Epic à RATP Habitat, soit 229 millions d'euros.

L'EBIT de l'activité Transport des filiales se dégrade de -63 millions d'euros, compte tenu des pertes à terminaison comptabilisées sur certains contrats en Île-de-France, et de l'intensité concurrentielle sur le *sightseeing*. Ces effets sont en partie compensés par la montée en régime du métro de Riyad.

b) L'EBIT du gestionnaire d'infrastructure se détériore de -4 millions d'euros, contre-effet des cessions 2023.

c) L'EBIT de l'activité Sûreté se dégrade de -4 millions d'euros, le tarif 2024 approuvé par l'ART ne couvrant pas la totalité des charges d'exploitation.

d) L'EBIT de l'activité Services urbains s'améliore de +7 millions d'euros du fait du contre-effet de l'activité défavorable de Cityscoot, dont les actifs ont été cédés début 2024.

e) L'EBIT de l'activité Autres services se dégrade de -13 millions d'euros en raison des coûts de transition de la nouvelle gamme des produits du SAE de Navacap.

f) L'EBIT de l'activité Ingénierie est en hausse de +70 millions d'euros, il tient compte de la plus-value de la cession partielle de Systra.

2.3 - Résultat net consolidé part du Groupe

Le résultat net consolidé part du Groupe s'établit à 204 millions d'euros à fin 2024, contre -109 millions d'euros en 2023, soit une amélioration de +313 millions d'euros, portée notamment par l'apport partiel d'actifs à RATP Habitat pour 229 millions d'euros.

Au-delà de cet événement exceptionnel, la progression du résultat net part du Groupe traduit l'amélioration du résultat opérationnel des activités poursuivies, et de la performance de l'activité bus à Londres (résultat opérationnel et revalorisation des actifs à la suite de l'accord signé fin décembre 2024 avec First Group).

2.4 - Capitaux propres consolidés

Le montant total des capitaux propres part du Groupe consolidés passe de 5 091 millions d'euros à 5 368 millions d'euros, soit une augmentation de +277 millions d'euros, qui recouvre :

- une hausse de +375 millions d'euros pour l'Epic ;
- une baisse de -98 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 ;
- l'apport partiel d'actifs à RATP Habitat.

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 2 664 millions d'euros (y compris 510 millions d'euros d'investissements réalisés pour le compte de la Société des grands projets dans le cadre du prolongement de la L14 au sud).

Sur les 1 992 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, 73 % 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 (1 449 millions d'euros), l'effort d'investissement est porté par les projets suivants :

- la modernisation du réseau métro (355 millions d'euros), avec les programmes MP14 et MF19, l'automatisation de la ligne 4 (finalisée en décembre 2023), la modernisation de la ligne 6 avec l'arrivée des rames MP89, et la mise à niveau des MF77 de ligne 8 ;
- la modernisation du réseau RER (187 millions d'euros) : poursuite du projet d'acquisition des futurs MI20 pour le RER B et rénovation des rames du MI2N ;
- la transformation du réseau bus (361 millions d'euros) : adaptation des centres bus à la transition énergétique, achat de bus électriques et au biogaz, et projets SI commandés par Île-de-France Mobilités

pour assurer la continuité de service dans un environnement multi-opérateurs ;

- le remplacement des rames du tramway T1 (TW20, 97 millions d'euros), et la modernisation des infrastructures et systèmes télécoms et de conduite (449 millions d'euros).

Les dépenses d'extension des réseaux de transport (389 millions d'euros) portent sur les projets suivants :

- 288 millions d'euros pour les projets de développement des infrastructures, avec notamment les prolongements de la ligne 11 à Rosny – Bois-Perrier, de la ligne 14 vers Saint-Denis – Pleyel et Orly, le prolongement de la ligne 12 vers Mairie d'Aubervilliers ;
- 16 millions d'euros pour le développement des correspondances de la ligne 15, et l'aménagement du pôle de Val-de-Fontenay ;
- 85 millions d'euros pour le projet de prolongement du T1 à Val de Fontenay et du tramway T3b à Porte Dauphine.

En matière de modernisation des espaces et de l'information voyageurs (155 millions d'euros), les investissements sont portés notamment par une forte dynamique des projets de modernisation des espaces voyageurs sur le réseau métro pour 81 millions d'euros : projet Symphonie (amélioration de la qualité de service dans les espaces), nouveaux écrans d'affichage, rénovation de stations, actualisation et renouvellement des outils de la billettique notamment dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Sur le réseau RER, ces investissements représentent 32 millions d'euros et sont portés par les nouveaux écrans d'affichage du RER A et RER B, la rénovation des gares Auber, Gare de Lyon (salle d'échange), Nation, Saint-Michel et Charles-de-Gaulle – Étoile.

2.6 - L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre 2023 et 2024 se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variations
Transport	2 487	2 402	85
RATP Transport (a)	2 175	1 987	187
Filiales	313	415	(103)
Gestion d'infrastructures (a')	3 261	3 235	27
Sûreté (a'')	(27)	(57)	31
Ville	(37)	(19)	(18)
Services	(4)	(8)	4
Ingénierie (Groupe Systra**)			
Groupe RATP (b)	5 681	5 552	128
Contribution des filiales (b-a-a'-a'')	271	388	(117)
Contribution des filiales en %	4,8 %	7,0 %	

** mise en équivalence

L'endettement net consolidé évolue de façon modérée, avec une hausse de + 128 millions d'euros entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2023, malgré une forte croissance des investissements nets de subventions à 1 062 millions d'euros (contre 980 millions d'euros en 2023).

La capacité d'autofinancement hors IFRS 16 du Groupe s'établit à 899 millions d'euros, en amélioration de + 125 millions d'euros par rapport à 2023, et permet d'autofinancer 85 % des investissements nets de subventions.

Le BFR reste maîtrisé, malgré des effets temporaires défavorables (échancier de facturation Île-de-France Mobilités, temporalité des investissements – prolongement ligne 11 et prolongement ligne 14 en juin).

Le *gearing* s'améliore à 1,05x contre 1,09x fin 2023, ainsi que le ratio dette nette / EBITDA, à 7,5x contre 8,5x fin 2023.

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

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 NeuCPs 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 termes attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 17 février 2025 :

- FitchRatings : AA-, F1+ avec perspective négative ;
- Moody's : Aa3, 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 de mars et avril 2024, la RATP a émis, en deux tranches, un emprunt de 200 millions de francs suisses à 12 ans au taux moyen en euros, après *swap* de change, de 3,34 %, soit un *spread* moyen de 26 pb au-dessus de l'OAT de référence.

Le 16 avril 2024, la RATP a lancé avec succès une émission de *green bonds* d'un montant de 500 millions d'euros, avec une maturité de dix ans. Cette émission, qui témoigne de la confiance des investisseurs français et internationaux dans la solidité de la RATP et l'ambition de sa stratégie RSE, a été sursouscrite près de 10 fois, atteignant un carnet d'ordres de 5,1 milliards d'euros. Ce succès a permis de réduire le *spread* par rapport à l'OAT 10 ans de 6 bp, le faisant passer de +36 à +30 bp, avec un taux d'emprunt de 3,31 %. Après intégration de la soulte versée au débouclage de ces opérations de couverture, le taux de l'emprunt ressort à 3,336 %.

2.7 - Actions en matière de recherche et développement non immobilisées

Le montant consacré à ces actions s'élève à 2 millions d'euros pour l'année 2024.

3. Les comptes sociaux de l'Epic RATP

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

En 2024, le trafic poursuit sa hausse (+4,3 % vs 2023) et s'accompagne d'une croissance dynamique du chiffre d'affaires retraité des recettes directes voyageurs (+6,7 % vs 2023), tirée par :

- l'augmentation de l'offre de transport sur le réseau ferré (prolongement ligne 11, prolongement ligne 14, prolongement ligne T3b) 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 (notamment grâce à la signature en décembre 2023 d'un avenant avec Île-de-France Mobilités déplaçant l'indexation de la R11 sur l'indice INSEE des salaires du secteur Transports et entreposage) ;
- le redressement de la production et en corollaire une rémunération variable (bonus/malus) en hausse.

Les résultats de l'Epic se redressent en 2024 malgré le contre-effet de l'aide d'État de 50 millions d'euros reçue en 2023. L'EBIT et le résultat net (hors APA) s'inscrivent en hausse respectivement de +69 millions d'euros et +22 millions d'euros par rapport à 2023, essentiellement du fait de la forte progression du chiffre d'affaires retraité des recettes directes voyageurs (+358 millions d'euros) porté par un haut niveau de production, de l'amélioration du présentisme, mais aussi du mécanisme d'indexation et de la baisse du prix de l'électricité (impact net sur l'EBIT de +149 millions d'euros).

Malgré une baisse de 18 millions d'euros du résultat financier par rapport à 2023, le résultat net global s'améliore largement en s'établissant à 260 millions d'euros, du fait de la croissance de l'EBIT et de l'intégration de la plus-value de 229 millions d'euros issue de l'opération exceptionnelle d'apport d'actifs (APA) à RATP Habitat.

En intégrant les investissements réalisés pour le compte de la Société des grands projets sur le prolongement de la ligne 14 vers Orly, les investissements de l'Epic ont atteint en 2024 un niveau record, à 2 503 millions d'euros, en hausse de 6 % par rapport à 2023.

L'endettement net atteint 5 450 millions d'euros. La dette est en augmentation de +258 millions d'euros par rapport à fin décembre 2023 (5 192 millions d'euros). Le *gearing* est resté stable, à 0,85x, bénéficiant du renforcement des capitaux propres permis par l'APA à RATP Habitat.

4. Les perspectives

Le groupe RATP devra relever des défis majeurs en 2025 :

- réussir les grands projets de modernisation de l'offre de transport, avec notamment l'introduction du MF19 sur la ligne 10 et du TW20 sur le tramway T1, et les projets d'amélioration de l'expérience voyageur dans les espaces ;
- mener à bien la transition opérationnelle et sociale de l'activité bus de l'Epic vers les nouveaux opérateurs, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau Paris petite couronne ;
- négocier le nouveau contrat d'exploitation avec Île-de-France Mobilités pour la période 2025-2029 ;
- réussir les mises en service des nouveaux contrats gagnés, en France et à l'international : reprise en début d'année des réseaux de Lyon, Caen la mer et Narbonne par RATP Dev, préparation de la reprise par RATP Cap Île-de-France des trams-trains T12-T13 et des lots 42 et 45 des bus de Paris et petite couronne en fin d'année, mobilisation de RATP Dev pour préparer les mises en service de la ligne 15 du Grand Paris Express, de la Jurong Region Line du métro de Singapour, de la ligne Metro-Western Sydney Airport et de la liaison CDG Express.

Pour répondre à ces enjeux, la RATP redoublera d'efforts pour attirer, motiver et fidéliser ses salariés. Après une année 2024 marquée par les défis des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris, le groupe RATP poursuit sa lancée avec un ambitieux plan de recrutements pour 2025. Le Groupe va recruter en 2025 près de 5 500 personnes en Île-de-France dont 3 800 en CDI. 1 600 conducteurs de bus, 600 agents des gares et stations, 420 opérateurs de maintenance, 140 techniciens et agents de maîtrise, 140 agents de sûreté, 120 managers d'exploitation ferroviaire et 110 contrôleurs seront recrutés.

L'amélioration du quotidien des voyageurs franciliens passera aussi par l'accélération des investissements massifs de développement, de modernisation et de maintenance des réseaux, avec la poursuite des programmes de renouvellement accéléré des matériels roulants, l'accélération des projets d'adaptation à l'arrivée du MF19 et du MI20 des infrastructures, des systèmes d'exploitation et des ateliers de maintenance du métro et du RER, le projet de modernisation de l'atelier de maintenance patrimoniale de Fontenay, les efforts de rénovation des espaces et d'amélioration de l'information voyageur, et le renforcement des investissements de maintenance patrimoniale du gestionnaire d'infrastructure.

L'année sera également marquée par une activité commerciale intense avec :

- la suite du processus d'attribution des lots des bus parisiens, et la prise en charge de la gestion bâtiminaire des centres bus opérationnels par RATP Solutions Industrielles (filiale de RATP Solutions Ville) pour les DSP remportées par RATP Cap Île-de-France ;
- la poursuite de la mise en concurrence de l'exploitation des lignes ferroviaires régionales, dont celles du réseau Transilien ;
- le lancement d'une phase de renouvellement des DSP d'exploitation des bus de grande couronne (Optile) ;
- plusieurs appels d'offres défensifs importants (Gautrain en Afrique du Sud, Angers) ;
- la livraison à Paris par RATP Real Estate/Urban Station d'un nouveau site de *corpworking* à Daumesnil et de trois nouveaux sites événementiels à Bastille, Auteuil et sur l'Île de la Cité.

5. Autres informations financières

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

Fin février 2025, le groupe RATP Dev a finalisé le processus de cession de ses activités bus à Londres au groupe britannique First Group, conformément à l'accord signé en décembre 2024.

5.2 - Tableau des résultats consolidés depuis 2014

En millions d'euros	
Année	Résultat net part du Groupe
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)
2024	204,4

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 :

2024 : 0,00 euro
 2023 : 0,00 euro
 2022 : 0,00 euro
 2021 : 0,00 euro

5.3 - État des échéances des dettes fournisseurs

Conformément à l'article L. 441-14 du Code de commerce, la décomposition par date d'échéance du solde des dettes à l'égard des fournisseurs à la clôture de l'exercice est la suivante :

<i>En millions d'euros</i>	Total	Non échu (à titre indicatif)	Échu < à 30 jours	Échu de 30 à 60 jours	Échu > à 60 jours
Nombre de factures	40 092				
Dettes fournisseurs TTC	342	348	2	1	(8)
Total des achats TTC	5 198				
Dettes fournisseurs / total des achats en %	6,6 %	6,7 %	0,0 %	0,0 %	(0,2) %

5.4 - État des échéances des créances clients

Conformément à l'article L. 441-14 du Code de commerce, la décomposition par date d'échéance du solde des créances à l'égard des clients à la clôture de l'exercice est la suivante :

<i>En millions d'euros</i>	Total	Non échu	Échu < à 30 jours	Échu de 30 à 60 jours	Échu > à 60 jours
Nombre de factures	8 085				
Créances clients TTC	395 169	70 249	308 546	5 529	10 845
Chiffre d'affaires TTC	6 275 834				
Créances clients / Chiffre d'affaires en %	6,3 %	1,1 %	4,9 %	0,1 %	0,2 %

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 COSO².

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.

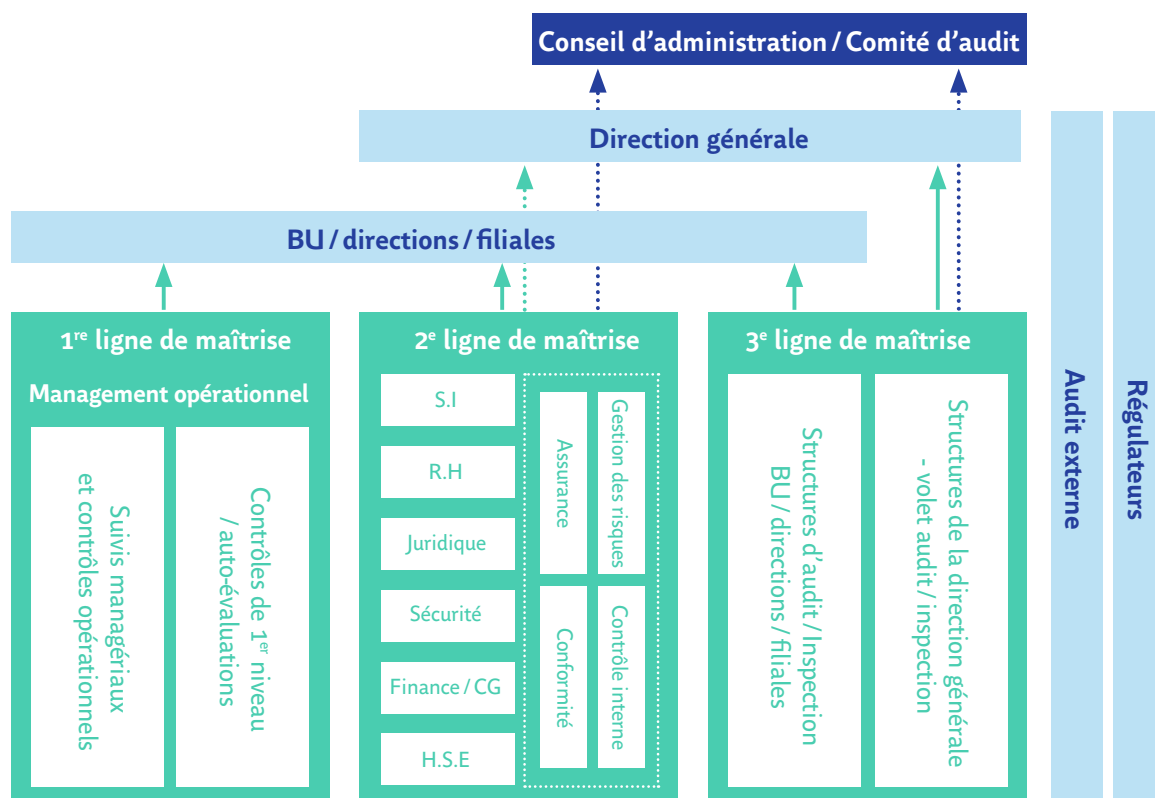
Le dispositif s'étend à l'ensemble des composantes listées au référentiel : l'environnement de contrôle, l'évaluation des risques, les activités de contrôle, l'information et la communication ainsi que le pilotage.

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.



2. 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).

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 pour aligner les documents de référence de l'entreprise avec les orientations stratégiques du Groupe mais également pour accompagner l'ouverture à la concurrence, l'internationalisation croissante de ses activités et le renforcement des exigences réglementaires 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* (pilotes de processus) désignés par la présidence. Un cadre de référence « Organisation et pilotage » a été ainsi mis à jour en mars 2021 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 de 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 ensemble de règles de gouvernance (*book de gouvernance*) a été adopté en 2020 et largement diffusé au sein de l'entreprise avec des adaptations permanentes.

Cette démarche s'accompagne d'une désignation des pouvoirs et responsabilités qui est conçue comme une étape clef 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.

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), les impacts du 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 et parties prenantes (AO, État et autorités de régulation, usagers, personnel). 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 métier 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, des finances et des risques 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 impliquant les membres du Comex :
 - › une première session permet d'actualiser annuellement la cartographie des risques 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 maîtrise 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 dans 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 régulière 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.

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

Les activités d'audit sont portées par les équipes du pôle audit interne général (AIG) de la DGARC conjointement avec les cellules d'audit / inspection des directions de l'Epic et des filiales. Depuis 2020, ces activités sont intégrées au sein d'une filière audit risque contrôle (ARC) déployée sur l'ensemble du Groupe pour agir sur les risques majeurs ou émergents.

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 localement 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 annuel est validé par le PDG et le suivi de son exécution est assuré en Comex. Le plan d'audit s'ancre dans une dimension filière ARC, intégrant la contribution des différentes structures d'audit et d'inspection du Groupe.

Les différentes entités d'audit et d'inspection du Groupe réalisent également des missions en équipes composites, coordonnées par le pôle AIG. Cette organisation permet de concentrer 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 d'audit se base sur les meilleures pratiques du marché et s'intègre dans le dispositif « *Entreprise Risk Management* » du Groupe, aussi bien en préparation des missions, dans une optique d'approche des programmes de travail par risque 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, 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.

2.1.5 La fonction assurance

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 sur la direction des assurances rattachée à la direction financière.

Les polices d'assurance négociées et suivies avec les courtiers et assureurs protègent les actifs du Groupe face aux événements aléatoires susceptibles d'impacter ses activités et ses biens. La stratégie au niveau du Groupe 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 trois 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 le 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.

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 des transports (DGST)

Dans l'objectif d'un rapprochement pour une vision plus intégrée de la sécurité, une transversalité Groupe et une indépendance opérationnelle, le pôle sécurité incendie (inspection générale de sécurité incendie et expertise sécurité incendie) et la sécurité routière ont été rattachés à la délégation générale à la sécurité ferroviaire en 2024, celle-ci devenant la délégation générale à la sécurité des transports (DGST).

— La sécurité ferroviaire et routière

Rattachée à la présidence, la DGST veille aux conditions de prise en charge de la sécurité ferroviaire et routière 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 et de la sécurité routière, fondées sur une approche systémique, et définies par le président-directeur général.

Le délégué général à la sécurité des transports assure le pilotage de la mise en œuvre des règles de sécurité ferroviaire et routière 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 et routière au sein de l'entreprise. Les directeurs des directions opérationnelles, des business units et des unités opérationnelles mettent en œuvre les directives générales de sécurité émanant de la DGST, 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 DGST assure un rôle d'interface avec notamment la DGITM, la DRIEAT, le STRMTG et le BEA-TT.

Le programme annuel d'audits de sécurité ferroviaire et routière est élaboré par la DGST en tant que commanditaire, en concertation avec les entités concernées. Il est soumis à décision du PDG après avis du Comex, puis intégré dans le plan de charge de la DGARC pour sa réalisation.

En cas de besoin, la DGST 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 lui sont transmis.

Dans le cadre de ses diverses activités, la DGST organise des expertises qui visent à éclairer l'entreprise sur le niveau de maîtrise des systèmes concourant à la sécurité. Par ailleurs, le DGST dispose d'une capacité d'investigation auprès de toutes les structures au sein du Groupe.

La DGST 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 DSP exploitée par RATP Dev ou RATP Cap Île-de-France.

— La sécurité incendie

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. Il est rattaché depuis février 2024 à la DGST.

L'IGSI est indépendante de toute direction, service ou autre entité chargée des études, des travaux ou de la gestion des installations. Elle 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.

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 PDG, 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 PDG 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 Risque lié à la gestion des transitions en Île-de-France

— Description

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports publics en Île-de-France et en premier lieu du réseau bus historique, le groupe RATP est confronté à différents défis, et en particulier celui de l'organisation de la transition : poursuite de l'exploitation du bus en monopole sur une période transitoire de deux ans (2025-2026), pendant laquelle l'activité sera transférée progressivement à travers des opérations de bascule par lots aux nouveaux opérateurs ; sur les appels d'offres gagnés par le groupe RATP, reprise de l'exploitation à travers les nouvelles filiales de RATP Cap Île-de-France.

Cinq composantes principales ont été identifiées, qui pourraient avoir des impacts négatifs sur la qualité du service, les relations sociales, les coûts et recettes et la réputation de la RATP et de sa filiale RATP Cap Île-de-France :

- les possibles difficultés de gestion rencontrées lors des remises successives à de nouveaux opérateurs (filiales ou non du groupe RATP) à la suite de l'attribution des nouveaux contrats par Île-de-France Mobilités, qui implique des phases successives de réorganisation des activités historiques de l'Epic RATP pour détourner les activités associées aux différents lots mis en concurrence ;
- les impacts opérationnels de cette transition complexe sur l'exploitation du réseau de bus parisien, à partir de 2025 et jusqu'à la fin de la période d'échelonnement, dans un contexte multi-opérateurs, dont les règles d'exploitation et de coordination restent à définir par l'autorité organisatrice des transports ;
- les possibles tensions sociales (mouvements sociaux, absentéisme) qui affecteraient la capacité de la RATP à réaliser son offre de transport bus pendant la période de transition ;

- les possibles difficultés rencontrées par la RATP pour assurer les missions de continuité de service (notamment sur les systèmes d'information transverses) qu'Île-de-France Mobilités a demandé à la RATP d'assurer pour son compte auprès de tous les nouveaux opérateurs de bus ;
- le non-respect des objectifs clés de qualité de service (offre, indicateurs de performance, climat social et coûts associés) fixés dans une nouvelle délégation de service public attribuée à la RATP Cap Île-de-France à l'issue d'un appel d'offres, entraînant des pertes de recettes et des pénalités contractuelles.

— Gestion des risques

La gestion des transitions du réseau bus en Île-de-France fait l'objet d'un projet spécifique au sein du groupe RATP avec une gouvernance dédiée qui s'articule :

- En interne, au moyen de :
 - › la constitution d'une équipe dédiée à la transition du réseau bus en Île-de-France qui travaille en étroite collaboration avec les équipes du réseau bus ainsi que les directions, filiales du Groupe. Cette équipe est en relation au quotidien avec les unités opérationnelles directement concernées par la mise en concurrence, les différentes structures internes contributrices ou possiblement impactées par le projet. Elle est, par ailleurs, en dialogue permanent avec Île-de-France Mobilités ;
 - › la mise en place depuis fin 2023, d'une instruction et d'un suivi au plus haut niveau de l'entreprise par un comité de pilotage bimestriel présidé par le PDG du groupe RATP ;
 - › la réalisation d'un suivi hebdomadaire en comité de direction du réseau bus.
- En externe, au moyen de :
 - › une analyse indépendante, la mission confiée à Jean-Paul Bailly et Jean Grosset, mandatée par Île-de-France Mobilités en février 2023 pour identifier les solutions opérationnelles adaptées pour assurer le bon déroulement opérationnel et social de l'ouverture à la concurrence du réseau bus. Cette mission fait l'objet d'un comité tripartite Île-de-France Mobilités / Mission Bailly-Grosset / RATP ;
 - › la mise en place de réunions régulières de suivi du projet en vue de garantir la continuité de service du réseau bus en Île-de-France avec Île-de-France Mobilités.

Afin d'assurer le pilotage efficient du projet, un programme Transition articulé autour de sept chantiers majeurs a été établi fin 2023 ; ce dernier a pour objectif de contribuer à la continuité du service public et implique notamment :

- d'assurer le transfert des activités, des biens et des salariés du bus aux futurs opérateurs dans les meilleures conditions ;
- d'adapter le fonctionnement de l'exploitation du réseau bus RATP et pour partie de l'entreprise à un contexte d'exploitation multi-opérateurs pendant la période d'échelonnement de la mise en concurrence ;
- d'assurer les missions de continuité de service qu'Île-de-France Mobilités a demandé à la RATP.

Ce programme fait l'objet d'un suivi en comité de pilotage Transition sur la base d'un tableau de bord et d'un reporting bimestriel partagé avec les différents contributeurs et parties prenantes au sein du groupe RATP.

3.1.2 Robustesse du business model

— Description

L'ouverture à la concurrence des transports publics en Île-de-France (2025-2026 pour le réseau bus, 2030 pour le tram et 2040 pour le métro et le RER), conjuguée aux tensions croissantes sur les ressources des autorités organisatrices de transport public résultant du contexte macroéconomique, des mutations du marché du travail et de l'évolution des habitudes de mobilité (y compris les effets durables de la pandémie de la Covid-19), pourrait avoir un impact négatif sur le modèle économique et les résultats du groupe RATP.

Au cours des dernières années, le contexte macroéconomique a pénalisé les résultats financiers du groupe RATP, avec un effet de ciseau entre (i) l'augmentation des charges d'exploitation, en particulier de la masse salariale et des coûts énergétiques, (ii) le ralentissement de la croissance des recettes, en raison de la moindre efficacité des clauses contractuelles d'indexation dans un environnement fortement inflationniste, du non-rétablissement du trafic à son niveau d'avant la crise sanitaire, et des contraintes budgétaires accrues pesant sur les collectivités locales et les autorités de transport, (iii) et l'augmentation des coûts directs et indirects liés à l'absentéisme du personnel.

Alors que le développement du transport public est essentiel pour réussir la transition écologique, la décarbonation de l'économie et améliorer la qualité de vie dans les villes, son modèle économique risque d'être fragilisé par ces évolutions récentes, à travers une croissance insuffisante des recettes tarifaires et une hausse des coûts, contraignant à la fois le financement de l'exploitation et des investissements.

Aussi, pour prendre la mesure de l'impact de ces évolutions, continuer à les anticiper et éclairer son avenir, le groupe RATP a élaboré un nouveau plan d'entreprise 2025-2030 articulé autour de cinq priorités : (i) Fournir un service de qualité, sûr et accessible, centré sur l'humain ; (ii) Faire Groupe, développer l'attractivité et l'engagement des collaborateurs ; (iii) Accompagner les territoires pour contribuer à relever les défis écologiques et climatiques ; (iv) Valoriser nos savoir-faire pour accompagner la croissance du marché de la ville durable ; (v) Améliorer notre performance Groupe aux plans financier et extra-financier. 19 chantiers ont été établis pour donner corps à ces priorités ainsi que des plans d'action.

La négociation en cours du prochain contrat d'exploitation avec Île-de-France Mobilités pour la période 2025-2029 et l'élaboration du nouveau plan stratégique et financier du groupe RATP poseront les bases de la réponse du groupe RATP à ces évolutions de notre environnement et dessineront les perspectives financières du groupe RATP à l'horizon 2030.

L'impact sur les résultats du groupe RATP de la mise en concurrence de l'exploitation du réseau de bus parisiens pourrait être négatif, l'ampleur de cet impact étant difficile à prévoir à ce stade. Le groupe RATP répond à tous les appels d'offres relatifs à cette activité à travers sa filiale RATP Cap Île-de-France, avec l'objectif de maximiser sa part de marché, tout en assurant la qualité du service aux usagers et une exploitation économiquement rentable. RATP Cap Île-de-France a remporté deux lots des trois premiers lots mis en concurrence en 2024.

Le chiffre d'affaires du groupe RATP devrait baisser en raison de la perte partielle d'activité sur son réseau historique de bus, qui

est encore difficile à prévoir. Cette baisse pourrait être compensée par des gains d'appels d'offres sur d'autres réseaux de transport public en Île-de-France (comme l'exploitation de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express ou du tram-train T12 / T13 remportés par le groupe RATP) ou ailleurs en France (comme le réseau de métro et de tramway de Lyon remporté par RATP Dev en 2024) ou à l'international.

L'impact sur le résultat net du groupe RATP pourrait également être négatif, dans des proportions encore difficiles à évaluer à ce jour : il dépendra de l'issue des appels d'offres sur cette activité historique de bus (degré d'intensité concurrentielle, nombre de lots remportés, dispositions contractuelles), qui déterminera le volume et la rentabilité des futures activités exploitées en concurrence par RATP Cap Île-de-France, par rapport à la situation actuelle, où l'activité de bus parisienne est exercée en monopole, au travers d'un contrat d'exploitation 2021-2024 de fait déséquilibré (l'activité d'opérateur de transport de la RATP en 2024, dont le bus, est déficitaire de près de 160 millions d'euros en 2024). Elle dépendra également de la capacité de la RATP à réduire ses coûts de structure (activités régaliennes et entités mutualisées) à un rythme cohérent avec la diminution du volume d'activité de l'activité bus en monopole.

— 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.

Pour améliorer son efficacité économique et 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 2024, 116 millions d'économies ont été réalisées sur les organisations avec la suppression de près de 867 postes et 40 millions d'euros sur les achats mutualisés.

Au-delà des fonctions support, de nombreux projets et actions ont été menés ces dernières années pour améliorer la productivité de l'exploitation et de la maintenance, en cohérence avec l'objectif de productivité de 1 % par an fixé par le contrat RATP Île-de-France Mobilités 2021-2024 : automatisation de la ligne 4 du métro,

transition énergétique de la flotte de bus, évolution des conditions de travail des machinistes receveurs, optimisation des gammes de maintenance, digitalisation des processus, etc.

Un plan de performance a été lancé en 2024 pour identifier et mettre en œuvre de nouveaux leviers d'amélioration de la performance économique et de réduction des coûts de l'entreprise sur la période du prochain contrat d'exploitation RATP Île-de-France Mobilités 2025-2029.

La RATP a également lancé fin 2022 un plan de sobriété énergétique, en vue à la fois de réduire ses coûts et son empreinte énergétique et carbone. En 2023, la RATP a révisé sa politique énergétique avec un nouvel engagement : réduire de 15 % sa consommation d'énergie rapportée à l'offre de service (mesurée en voiture-kilomètre) d'ici 2029, par rapport à 2019. Pour atteindre cet objectif, un plan d'action structuré autour de quatre axes principaux a été déployé : le matériel roulant, les bâtiments, les infrastructures ferroviaires et les espaces voyageurs. Chaque business unit et direction de la RATP s'est vu attribuer des objectifs spécifiques pour contribuer à la réalisation de cette ambition globale. Au terme du premier semestre 2024, la RATP a réduit de 7 % ses consommations d'énergie par rapport à 2019.

En outre, l'Epic RATP a engagé en 2021 une refonte de son organisation et de son modèle de gestion et 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. En janvier 2023, l'ensemble des SI de gestion ont basculé dans la nouvelle organisation et le nouveau modèle de gestion associé, permettant de piloter les huit entités de gestion (quatre business units, trois prestataires industriels, et le siège) sur la base de comptes de résultat par destination. L'année 2024 a été consacrée à l'outillage complet du cycle de gestion entreprise (prévisionnel et réalisé) dans un nouvel outil (EPM) et à la construction du modèle de pilotage de la performance de l'entreprise (définition des indicateurs de pilotage aux différents niveaux de l'organisation, et des objectifs associés).

L'ensemble de ces transformations sont accompagnées par des *Chief Transformation Officers* (CTO), chargés dans plusieurs directions de l'entreprise 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 (PSP) 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. Ces PSP sont présentés en conseil d'administration et font l'objet d'un suivi annuel. Les réponses aux appels d'offres sont validées dans le cadre de comités d'engagement internes, qui s'assurent de leur cohérence avec la stratégie et la trajectoire financière du Groupe et de la maîtrise des risques associés à ces projets. Les réponses aux appels d'offres les plus importants sont examinées par le conseil d'administration de la RATP.

S'agissant de RATP Dev, la filiale a axé sa stratégie de développement sur le rail urbain, et en particulier sur le métro automatique, en France (Paris, Lyon) et à l'international (Moyen Orient, Australie, Singapour, Afrique du Sud, etc.). Plusieurs succès commerciaux ont été enregistrés en 2024, comme le gain du contrat d'exploitation

du métro de la région de Jurong à Singapour, en partenariat avec SBS Transit, ainsi que de plusieurs contrats de DSP en France (TXIK TXAK sur le littoral basque, Caen, Saintes, Brive, Narbonne).

RATP Cap Île-de-France est entièrement mobilisé sur la réponse aux appels d'offres d'Île-de-France Mobilités sur le réseau historique de la RATP et sur les réseaux ferroviaires aujourd'hui exploités par SNCF Transilien. Des gains significatifs ont été réalisés au cours de l'année 2024 : (i) deux lots remportés sur les trois premiers attribués sur les bus de Paris et petite couronne ; (ii) contrat d'exploitation des tram-trains T12 / T13.

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 à déployer 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 Md€ sur 20 ans).

Le Groupe fait le choix d'afficher clairement ses priorités en termes de développement, qui visent à une croissance rentable de son activité dans le domaine du transport public et des services urbains, au service de la décarbonation et de la qualité de vie en ville. À l'international, la RATP se focalise en termes de géographies sur des pays matures, et offrant des perspectives de développement significatives. Les risques pays sont appréciés avec prudence, au regard d'une analyse approfondie de la situation politique et macro-économique.

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

1. la négociation en cours du prochain contrat pluriannuel 2025-2029 avec Île-de-France Mobilités ;
2. l'issue des appels d'offres pour l'exploitation des dix DSP du réseau de bus Paris-petite couronne restantes : le Groupe aura pour objectif de maximiser sa part de marché, tout en assurant une exploitation profitable et en offrant un service de qualité aux voyageurs ;
3. les effets du recentrage stratégique de RATP Dev, conformément à son nouveau plan stratégique validé en juillet 2023, dont la première étape (désengagement de l'activité de bus à Londres et négociation de rééquilibrage du contrat d'exploitation des bus de Toscane) est en voie d'achèvement.

Une fois ces perspectives clarifiées, un nouveau plan stratégique et financier à l'horizon 2029/2030 sera soumis au conseil d'administration.

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 RATP est également fortement concerné par l'évolution de la réglementation nationale et européenne en matière de cybersécurité (LPM 2025, NIS 2, REC, CRA) et s'attelle donc à mettre en place les moyens nécessaires pour assurer la mise en conformité en cohérence avec les différentes exigences.

— 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, trois objectifs aux temporalités différentes avaient été fixés :

- la sécurisation des événements incontournables tels que la Coupe du monde de Rugby en 2023 et les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 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 ;
- plan d'action cybersécurité transverse pour les Jeux de Paris 2024 qui a permis d'atteindre les objectifs de protection du SI pendant cette période critique et qui laisse un héritage en termes de maîtrise du risque pour les années à venir ;
- 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 (11 audits organisationnels [sur les normes 9001, 20000 et 27001] et 18 audits techniques réalisés en 2024). 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 porte 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'international.

Confrontée au terrorisme dans ses espaces, 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.

— Gestion des risques

La RATP est fortement engagée en faveur 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 2023 (Urgence attentat), à la suite des attaques du 7 octobre, s'est traduite pour la RATP par un renforcement des mesures de surveillance et de protection qui a été reconduit le 24 mars en 2024 et maintenu pour couvrir notamment la période des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

L'investissement opérationnel de la RATP se manifeste 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 le renforcement de leur présence sur les réseaux exploités par la RATP. Il s'illustre par ailleurs par l'organisation et/ou la participation régulière à des exercices afin de sensibiliser et former les équipes. En 2024, il s'est également illustré par la participation active de la RATP à l'expérimentation ayant permis l'usage de traitement d'intelligence artificielle en lien avec les dispositifs de vidéoprotection, dans le cadre défini par le ministère de l'Intérieur sur le fondement de la loi du 19 mai 2023 relative aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

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'europpéen.

3.2.3 Accident routier

— Description

La sécurité routière est un marqueur fort de l'identité de la RATP, dont le niveau d'excellence en la matière contribue à différencier l'offre de service.

Pour le réseau bus, les enjeux liés à la sécurité routière sont une préoccupation quotidienne pour le groupe RATP :

- en tant qu'entreprise de service public, dont l'offre doit servir au mieux la collectivité et s'insérer dans la mobilité urbaine ;
- en tant qu'opérateur de transport prochainement soumis à la concurrence sur ses réseaux, avec une exigence de sécurité absolue pour les clients et pour le public qui partage la route avec nos véhicules, tout en fournissant le service de transport le plus performant et économiquement efficace ;
- en tant qu'employeur, avec la charge d'assurer la sécurité des salariés.

L'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.

Une augmentation importante de la fréquence des accidents de la route pourrait entraîner des conséquences négatives importantes sur la réputation du groupe RATP ainsi que des conséquences judiciaires, opérationnelles et financières (dommages matériels, dommages-intérêts, augmentation des coûts d'assurance, perte d'activité, etc.).

— Gestion des risques

Le dispositif de mise sous contrôle du risque d'accident routier déployé en Île-de-France comme sur les réseaux exploités en France et à l'international est un facteur de réduction des accidents sur les réseaux bus (le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans la Déclaration de performance extra-financière - DPEF).

En matière de pilotage et de management de la sécurité routière, le principe de gouvernance du Groupe définit les engagements auxquels les entités du Groupe doivent se conformer, sur la base d'une organisation robuste avec des rôles et des responsabilités clairement définis, un système de surveillance exhaustif et un dispositif d'amélioration continue.

La sécurité routière en Île-de-France

Pour l'Île-de-France, le dispositif de mise sous contrôle repose sur différentes composantes telles que le renforcement du management opérationnel, un référentiel de contrôle interne axé sur les processus d'application des réglementations, l'analyse des zones accidentogènes et la recherche d'améliorations par l'innovation. La politique de sécurité routière du réseau bus définit les objectifs suivants, pour renforcer sa performance et poursuivre sa progression :

- cibler le « zéro décès » lié à un accident de sécurité routière ;
- réduire le nombre de blessés graves, par rapport à l'année n-1, lié à un accident de sécurité routière ;
- limiter à six le nombre d'accidents aux 100 000 km jusqu'à fin 2024 ;
- réaliser au minimum une action de prévention routière par unité opérationnelle, par an.

Pour le transport de personnes du réseau de surface de l'Epic, ce dispositif a conduit à l'obtention de la certification ISO 39001 de la RATP par l'Afnor (intégrant les activités liées à l'exploitation et la maintenance des réseaux de bus et de tramway). Dans le cadre de cette démarche d'amélioration continue, la RATP 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 poursuit la mise en place des processus nécessaires pour obtenir également la certification ISO 39001.

Enfin, la RATP est un membre actif du réseau des employeurs engagés pour la sécurité routière. Ces rencontres sont l'occasion d'échanger sur les bonnes pratiques en matière de sécurité routière et avec l'ensemble des acteurs concernés.

La sécurité routière en France et à l'international

Concernant les filiales bus opérant en France et à l'international, le premier objectif de RATP Dev est de garantir la sécurité de tous les passagers utilisant leurs services, des tiers avec qui elles partagent la route, de tous leurs collaborateurs, prestataires et sous-traitants, des biens et de l'environnement, dans le respect des exigences réglementaires propres à chaque pays.

Pour ce faire, la politique sécurité de RATP Dev définit les exigences de sécurité auxquelles doivent répondre le siège et l'ensemble des filiales à travers le monde. Cette stratégie de sécurité repose sur les quatre piliers suivants :

- un système de management de la sécurité solide ;
- une organisation robuste avec des rôles et des responsabilités clairement définis ;

- un système de surveillance exhaustif et un dispositif d'amélioration continue ;
- une culture sécurité forte.

La gestion de la sécurité routière est pilotée par les business units et les filiales en local, et supervisée en central par la direction technique (DT). La DT produit les référentiels et les guides propres à la sécurité routière qui sont applicables par les filiales. Elle suit également le niveau global de sécurité du Groupe, via la remontée centralisée des indicateurs de sécurité et le signalement par les équipes locales des événements de sécurité majeurs, pour lesquels les enquêtes sont suivies par le siège. L'analyse, l'identification des causes, la définition et la mise en œuvre des plans d'actions correctives servent ensuite à enrichir le retour d'expérience global piloté par la DT et le partage des bonnes pratiques entre filiales, via des fiches REX (*Safety Bulletins*), des réunions entre coordinateurs sécurité des filiales (*Safety Committee*) ou entre exploitants bus (*Club Bus*).

Safetracker, un outil SaaS déjà largement déployé dans les filiales de RATP Dev, permet quant à lui d'optimiser la gestion des données d'exploitation grâce au regroupement de l'information dans un outil unique, à une information fiable et à jour sur les événements de sécurité, et enfin à un accès rapide aux données via une interface sécurisée disponible en permanence. Safetracker permet également d'effectuer des reportings personnalisés en produisant automatiquement des tableaux de bord liés à la sécurité routière.

3.2.4 Accident ferroviaire

— Description

La sécurité ferroviaire est un sujet primordial et une préoccupation quotidienne pour le Groupe compte tenu des impacts humains et financiers potentiels d'un accident.

À ce titre, le risque d'accident ferroviaire est identifié comme un risque majeur pour le groupe RATP, pouvant conduire à des accidents collectifs ou individuels tels qu'une collision entre train, un déraillement, un incendie, un entraînement de voyageur par un train. Un tel événement pourrait avoir des impacts importants sur la réputation du groupe RATP ainsi que des impacts judiciaires, opérationnels et financiers (dommages matériels, dommages liquidés, augmentation des coûts d'assurance, perte d'activité, etc.)

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 risques font l'objet d'une vigilance permanente et d'une mise sous contrôle par chaque entité opérationnelle du groupe RATP pour les parties spécifiques qui les concernent.

— 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.

3.3 - Les risques de gouvernance

3.3.1 Conduite des affaires

— Description

L'intégrité et le développement des activités du groupe RATP reposent sur une politique de tolérance zéro à l'égard 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, et le strict respect des règles de concurrence.

Les principaux risques de conformité traités concernent les situations où le groupe RATP est en position d'acheteur ou de soumissionnaire dans le cadre d'appels d'offres. Ces risques sont sous-jacents à tous les aspects de nos activités et peuvent prendre la forme, dans la vie quotidienne des affaires, de cadeaux, d'invitations, de conflits d'intérêts, de parrainages, de mécénat, de lobbying et de paiements de facilitation.

Indépendamment du fait qu'une violation des règles de conformité serait 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 peut se traduire par 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.

Établis 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 ;
- les procédures de contrôles comptables sur les comptes à risques et les transactions à risques ;
- le dispositif de contrôle interne ;
- les procédures d'évaluation des tiers et des intermédiaires ;
- la procédure d'alerte interne ;
- un plan d'action Groupe dans le domaine des pratiques anti-concurrentielles (formation, analyse de risques...).

Les cartographies des risques de corruption sont réalisées et mises à jour selon une méthodologie conforme aux recommandations de l'agence française anticorruption (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.

Le Groupe est également doté d'un comité de déontologie qui a pour objectifs le respect des règles de déontologie et la prévention des conflits d'intérêts. Ce comité est composé de trois personnalités extérieures reconnues pour leur expérience et leur indépendance.

En 2024, le Groupe a :

- approfondi ses contrôles internes anticorruption et ses contrôles comptables ;
- renforcé son dispositif d'alerte interne par la mise en place d'une nouvelle procédure ;
- mis en place un nouveau dispositif de sensibilisation aux risques d'atteinte à la probité combinant une refonte du support de formation en présentiel et une automatisation de l'identification du personnel exposé.

Par ailleurs, le Groupe s'est particulièrement attaché à appliquer les principes et bonnes pratiques de la délégation interministérielle aux Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024 relatifs à la prévention des risques de conflits d'intérêts et de corruption liés à ces événements.

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

3.3.2 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 doit être 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 est susceptible d'entraîner 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 PDG 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 au cours de l'année 2024 et seront poursuivies en 2025.

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. Elle a été prolongée en 2024 avec pour thème la problématique des rumeurs. 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 2024 a ainsi

été marquée par le deuxième anniversaire du réseau RATP Pride, constitué fin 2022, et la signature de la charte de L'Autre Cercle contre les discriminations anti-LGBT.

Le plan de vigilance 2024 qui figure au sein du présent rapport a été entièrement refondu pour le rendre plus conforme aux attentes des parties prenantes et aux évolutions de la jurisprudence. Il détaille les actions menées en la matière.

3.3.3 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 du 27 avril 2016 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 groupe RATP, en tant qu'opérateur de transport public, collecte et traite les données personnelles de ses clients et de ses salariés, notamment les données relatives à la billetterie, à la géolocalisation, à la vidéoprotection, à la gestion des ressources humaines, à la relation client, à la communication et au marketing. Ces données sont sensibles et doivent être protégées sous peine de sanctions.

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 ou des collaborateurs, donnant lieu à sanction pénale et/ou financière.

Ce risque peut se matérialiser de différentes manières, notamment :

- une violation de la sécurité entraînant l'accès non autorisé, l'altération, la perte ou la divulgation de données à caractère personnel ;
- une erreur de manipulation du traitement, qui peut se produire lorsqu'un employé du groupe RATP effectue une opération incorrecte, par exemple en modifiant, supprimant, copiant ou partageant les données de manière inappropriée. Ce type d'erreur peut entraîner des conséquences négatives pour les personnes concernées, telles que la violation de leur vie privée, la réception de messages non désirés ou l'exposition à des tentatives de fraude ;
- un manquement à l'obligation d'informer, de consulter ou d'obtenir le consentement des personnes concernées par le traitement de leurs données ;
- le non-respect des droits d'accès, de modification, de suppression, de limitation, d'opposition ou de transfert des données ;
- le non-respect des obligations contractuelles ou légales en matière de sous-traitance, de transfert transfrontalier, la tenue d'un registre des activités de traitement ou la réalisation d'analyses d'impact.

La conformité au RGPD est continuellement renforcée au sein de l'organisation car le Groupe est exposé au risque de pratiques isolées non conformes. Conformément au RGPD, la sanction maximale encourue en cas de non-conformité est de 4% du chiffre d'affaires du Groupe. En outre, le groupe RATP peut être exposé à des actions en justice, à des dommages et intérêts, à une perte de confiance de la part de ses clients et de ses employés, à une atteinte à son image et à sa réputation, ainsi qu'à des perturbations de ses activités et services.

— 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 du secrétariat général, dès juin 2018 conjointement pour RATP Epic et ses filiales RATP Solutions Ville, RATP Évolutions Services (centre de services partagés RH et finance Groupe), RATP Sécurité Expertises 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 activités de traitement de données concernées a été conduit dès 2018. Il est mis à jour en permanence, dans des quantités qui se situent 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 maintenant suivies de manière régulière par le DPO concerné, sous la supervision du *process owner* en charge de la protection des données personnelles.

Le bilan annuel du DPO est présenté au Comex et permet de faire un point sur la feuille de route du suivi des actions de conformité. Depuis 2024, ce bilan intègre l'ensemble des filiales du Groupe, y compris RATP Dev, RATP Cap Île-de-France et RATP Smart Systems.

En complément, un réseau de référents en matière de protection des données a été mis en place, composé non seulement des DPO des filiales, mais également des correspondants RGPD désignés au sein des directions de l'Epic, ainsi que des relais locaux désignés au sein des entités opérationnelles les composant.

En 2022 et 2023, à la suite d'un audit réalisé sur les données d'absentéisme d'une partie des directions opérationnelles, l'accent a été mis sur la clarification des processus de validation des traitements à caractère RH et sur la mutualisation des études d'impact sur la vie privée. Une gouvernance interne a été mise en place, pour le Groupe, spécifiquement centrée sur la création des sites internet pour assurer la conformité sur des outils dits « *analytics* ».

Depuis 2022, la mise en place d'un outil de groupe pour la gestion du registre recensant l'ensemble des traitements de données à caractère personnel a permis de rationaliser de nombreux traitements, de sécuriser les flux de données personnelles, et de suivre et gérer les études d'impact associées. Cet outil a permis en 2023 de mettre en place un contrôle de premier niveau et en 2024 d'évaluer la conformité des fournisseurs. Il a également rendu possible de centraliser la documentation relative à la mise en conformité des traitements et de suivre les actions de mise en conformité pour chaque structure, BU ou filiale.

Depuis 2023, le Groupe est entré dans la phase de mise en place du contrôle interne tel que le prévoit l'article 39 du RGPD au titre des missions du DPO. Ainsi l'Epic a commencé à déployer en 2023 un contrôle de deuxième niveau sur la totalité des directions. RATP Dev a aussi déployé un audit de maturité et de conformité auprès de la majorité de ses filiales en province sur 2023 et 2024. Le détail des résultats pour ce risque est consultable dans la DPEF.

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 à la 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, entraînant des pénalités financières et des conséquences négatives sur l'image du Groupe et la satisfaction des clients.

— Gestion des risques

RATP Infrastructures, créé le 1^{er} 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 (intégrant le risque, le contrôle interne et l'audit) est décliné 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 14001, et ISO 45001, renouvelée en décembre 2023.

En septembre 2022, RATP infrastructures a obtenu la certification ISO 55001 – Gestion d'actifs – sur le périmètre initial des actifs de la Voie. Une première extension du périmètre de certification a été réalisée en décembre 2023, intégrant la maintenance et le renouvellement des actifs d'ouvrages (ouvrages d'art, escaliers mécaniques, ventilateurs, postes d'épuisement...), de haute et basse tension et de signalisation de RATP Infrastructures. Une autre extension est en cours en 2024 afin d'intégrer les actifs immobiliers et télécom.

Un plan de travail est défini et sera lancé en 2025 avec l'objectif d'étendre la certification ISO 55001 à 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. Ce projet s'inscrira sur plusieurs années, en cohérence avec la feuille de route Ambition 2025-2030.

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 et 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 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, etc.

Le management des grands projets porte différents facteurs de risque dont l'exposition a parfois été aggravée par les instabilités macroéconomiques et géopolitiques :

- l'évolution des besoins et des attentes des clients au cours des projets ;
- la maîtrise des interfaces internes et externes tout au long du projet (instruction avec les tiers, obtention des financements et inflation des coûts de projet) ;
- la disponibilité des ressources interne/externe et approvisionnement d'équipements ;
- l'appréciation du niveau de complexité du projet et l'adéquation des ressources (internes et externes).

Compte tenu du montant des investissements engagés chaque année (environ 2,5 milliards d'euros en 2024) et des performances attendues en termes d'amélioration de la qualité de service sur nos réseaux, 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 défaut fonctionnel, d'un retard de livraison ou d'un dépassement de budget, peut nuire à la qualité de service offerte aux voyageurs, à la réputation du Groupe et affecter ses résultats financiers, par le biais de :

- une augmentation des coûts d'exploitation et de maintenance en cas de retard de livraison ou de défaut fonctionnel ;
- une augmentation de la dette et une réduction de la rentabilité de l'investissement en cas de dépassement de coût qu'il ne serait pas possible contractuellement de répercuter sur les financeurs (État, collectivités territoriales, Île-de-France Mobilités) ;
- pour l'activité régulée du gestionnaire d'infrastructure RATP, en cas de retard de livraison ou de défaut de livraison d'un projet, un impact négatif sur la base d'actifs régulés et la rémunération reçue d'Île-de-France Mobilités.

- À titre d'exemple, le contrat pluriannuel (2021-2024) conclu avec Île-de-France Mobilités prévoit une clause incitative de maîtrise des coûts d'investissements du gestionnaire d'infrastructure, applicable à une liste de 28 grands projets : en cas de variation de +/- 8 % autour du coût cible, application d'une pénalité (ou d'un bonus) représentant 10 % du dépassement de coût au-delà de 8 % (-10 % des économies de coûts en deçà de -8 %), après neutralisation de l'impact des causes externes en dehors de la responsabilité de la RATP.

— Gestion des risques

La direction PTI (pôle projets, technique et industriel) exerce une compétence fonctionnelle transversale sur les activités projets et industrielles du Groupe auprès des maîtres d'ouvrage, des maîtres d'œuvre mais aussi des mainteneurs, des clients internes et des filiales avec pour enjeu de diffuser des pratiques, process et une culture d'excellence visant à favoriser l'atteinte des objectifs de qualité, coût, délai des projets.

Les projets s'inscrivent dans des politiques industrielles visant à standardiser les approches par produit, de manière à déployer de la façon la plus efficace possible des systèmes complexes de plus en plus interdépendants (ex : ligne modernisée avec système de conduite Octys).

Le groupe RATP conduit ses projets d'investissement en cohérence avec les dispositions de la norme ISO 10006 « Lignes directrices pour le management de la qualité dans les projets » tout en adaptant les modalités de celle-ci 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/politique de management de projet 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 sur le chemin critique du projet, 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 Paris 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 évolutions en cours de projet. 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. Le BIM (*Building Information Modeling* – outil de modélisation des informations de la construction) est également largement utilisé dans nos projets et la RATP ambitionne d'en faire également un outil porteur de valeur en phase exploitation-maintenance.

Enfin, un suivi d'avancement est en place sur les grands projets par le Comex et la présidence tous les 2 mois.

3.4.3 Événements climatiques

— Description

Compte tenu de son activité, le groupe RATP est exposé de manière significative aux catastrophes naturelles (crue, tempête, sécheresse) et aux impacts du dérèglement climatique (augmentation des épisodes de pluies diluviennes et 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), près de 5 millions de citoyens et de nombreuses entreprises en Île-de-France seraient directement et indirectement impactés, 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 vulnérabilité 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 évènements 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, mis à jour fin 2023 ;
 - › d'une cellule PPRI existante 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 retour d'expérience des crues passées, mais aussi sur un réseau de correspondants dans les différentes directions de l'Epic ;
 - › 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. Ce plan fait l'objet d'un enrichissement permanent sur la base des retours d'expérience des épisodes climatiques intenses et de la participation fréquente à des exercices ainsi que des benchmarks.

Un chantier dédié à l'adaptation au changement climatique est par ailleurs intégré au plan d'entreprise « Ambition 2030 » pour associer les différentes directions dans la déclinaison de la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC).

3.4.4 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 transport, 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. Cette tragédie a conduit l'ensemble des acteurs et la RATP à définir très tôt 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 des expertises externes indépendantes ont permis de comprendre les causes de ces incidents. Il s'agissait d'un défaut d'isolement électrique entre deux cellules à l'intérieur des batteries. Le remplacement des batteries présentant ce risque, associé à des mesures de protection complémentaires (coffrage des batteries) destinées à retarder la propagation d'un départ de feu, a permis la remise en service de ces bus entre avril et août 2024.

Par ailleurs, un incendie de bus électrique s'est déclenché dans un centre bus le 17 août 2023, la cause étant 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.

— 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 des 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 en sécurité incendie ont été validés à l'échelle de l'Epic RATP en 2021. Une instruction générale (IG) déclinant ces principes a été validée en 2022 et a fait l'objet de présentations pour accompagner sa diffusion au sein du Groupe. Cette IG a été déclinée au travers d'instructions de sécurité incendie (ISI) visant à approfondir la formalisation de la politique du gestionnaire d'infrastructure RATP Infrastructures.

Un travail a été initialisé en 2023 pour améliorer les processus de contrôle interne de 1^{er} niveau et mettre en place un processus d'auto-évaluation qui est en cours de test à l'heure actuelle. Les premiers résultats seront présentés lors de la prochaine CTSI, en mars 2025.

Par ailleurs, la CTSI poursuit son adaptation en prenant en compte les nouveaux enjeux et adapte sa comitologie en conséquence.

3.5 - Les risques RH / social

3.5.1 Absentéisme

— Description

Le manque de ressources humaines au cœur même des activités de la RATP peut avoir un impact significatif sur sa capacité à conduire ses opérations. En effet, la persistance d'un taux d'absentéisme maladie / accidents du travail élevé, notamment dans le domaine de l'exploitation et de la maintenance, pourrait conduire à une dégradation des performances opérationnelles, commerciales et économiques de la RATP. En réduisant la force de travail disponible, l'absentéisme est susceptible d'impacter négativement la production du service et/ou de renchérir les coûts de production de celui-ci, du fait des ressources supplémentaires à mobiliser (recrutements, intérim). Il dégrade également les comptes de l'entreprise à travers le paiement des indemnités journalières, pour lesquelles la RATP est son propre assureur.

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 la 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, le niveau d'absentéisme à la RATP a connu un premier recul (- 7 % d'absentéisme en 2023 par rapport à 2022). En 2024, le taux d'absentéisme est à nouveau en recul de 8,2 % par rapport à 2023

Néanmoins, les plans d'action afin de réduire l'absentéisme doivent être renforcés afin de minimiser les éventuels impacts en termes de réalisation du plan de transport défini par Île-de-France Mobilités.

— Gestion du risque

Face à la hausse de l'absentéisme observée depuis la crise sanitaire, les facteurs d'absentéisme ont été étudiés à travers l'analyse de données quantitatives et qualitatives. Des études ont été menées au niveau local afin de poser un diagnostic chiffré et de définir les plans d'action associés. Ces études sont ensuite renouvelées pour analyser les impacts des différents plans d'action mis en œuvre.

Ainsi, des plans d'actions sur plusieurs axes sont menés au niveau central et au niveau local pour réduire l'absentéisme :

- des actions en lien avec la qualité de vie au travail : travaux autour de l'organisation des rythmes de travail (plannings de travail, semaine de 4 jours, etc.), investissement et planification de la rénovation des espaces sociaux dédiés au personnel ;
- un renforcement de la politique de logement social visant à permettre à davantage de salariés de se loger à proximité de leur lieu de travail ;
- 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 après des arrêts longs, cellules pluridisciplinaires contre la désinsertion professionnelle ;
- des actions de lutte contre la fraude aux arrêts de travail, en partenariat avec les organismes sociaux ;
- des actions visant à renforcer les liens entre rémunération et présence effective au poste de travail ;
- à la suite d'une enquête santé / sécurité au travail, des actions visant à transformer la culture de santé / sécurité au travail (coaching des managers...) ;
- des actions spécifiques afin de prévenir et de lutter contre les agressions (ateliers d'échanges de pratiques entre pairs, formation gestion des conflits, plan de lutte contre les violences faites aux agents validé en 2024...).

Ces plans d'action et leurs résultats sont suivis mensuellement à travers une instance large présidée par le PDG, permettant de disposer d'une vision globale et d'échanger avec les business units et directions opérationnelles, et une instance plus réduite visant à préparer et approfondir certains sujets de fond. Le pilotage de ces instances et l'animation de la gestion de ce risque sont réunis au sein de la DRH Groupe.

Des objectifs de réduction de l'absentéisme sont systématiquement intégrés dans les contrats d'objectifs des différentes entités de l'Epic RATP.

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 est 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 ou psychique d’un salarié ou d’un sous-traitant, plus du tiers des accidents du travail étant liés au risque d’agression.

— 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 garantir de façon pérenne un cadre de travail stimulant et sûr pour l’ensemble de ses collaborateurs. Des objectifs et un programme d’actions ambitieux ont été fixés début d’année 2024 dans le cadre de la transformation de la culture santé et sécurité au travail. Une feuille de route pluriannuelle dédiée à la prévention et à la réduction du risque agression est en cours de déploiement avec les business units 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 métier 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.) font l’objet d’un programme spécifique qui a été engagé en 2023.

Le dispositif de contrôle interne existant est en cours de renforcement dans le cadre du déploiement de visites de terrain périodiques réalisées par la ligne managériale afin d’identifier les comportements sûrs et dangereux et s’assurer que les règles qui sauvent soient appliquées.

Cette démarche permet un pilotage quantitatif et qualitatif de la santé et sécurité au travail à tous les niveaux de l’entreprise.

Quatre dispositifs sont par ailleurs intensifiés : 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 ces risques est consultable dans la DPEF.

3.5.3 Non-disponibilité des compétences nécessaires

— Description

Dans un contexte d’ouverture à la concurrence du système de transport public francilien, le Groupe peut rencontrer des difficultés à assurer 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 compétences de ses collaborateurs.

Le risque lié aux compétences concerne autant la qualité (compétences adéquates) que le volume 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 accrue par le maintien d’un niveau élevé d’absentéisme pour maladie malgré la sortie de la crise sanitaire, par les difficultés de recrutement et la hausse des démissions dans le contexte de l’ouverture à la concurrence, ainsi que par les besoins accrus liés au développement de l’offre de transport ainsi qu’à l’extension des réseaux franciliens (Grand Paris Express notamment).

— 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 de l’emploi et des compétences 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 métier : 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 processus de recrutement au plus près des métiers, le développement de dispositifs 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 et 2024 des ambitieux plans recrutement (4 990 embauches en 2023 et plus de 3 500 en 2024), qui incluait l'anticipation des ressources et compétences nécessaires en vue des Jeux Olympiques et Paralympiques 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 en Île-de-France ont été posés par la DRH Groupe en lien avec l'ensemble des entités du Groupe, dans la perspective de la signature d'un accord de mobilité Groupe, dont la négociation a débuté en janvier 2025, avec l'ambition d'une mise en œuvre avant la mi-année. Par ailleurs, les travaux de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences sont en cours au sein de la DRH Groupe et de la DRH RDS, dans le cadre du programme Transition Bus, avec un double objectif à fort enjeu humain et économique : garantir les compétences et ressources RDS jusqu'à l'ouverture à la concurrence et préparer le redéploiement des effectifs non transférés, à partir de 2027.

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-conseil, 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.

3.5.4 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, et 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 impératifs différents :

- maintenir la continuité des activités opérationnelles, nécessitant de permettre aux salariés de se déplacer pour prendre leur service ;
- assurer la continuité des activités fonctionnelles, à travers 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. En 2024, l'entreprise a créé un stock d'articles « pandémie » (masques, gel hydroalcoolique, etc.) ;
- 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'acquiescer 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 de la Covid-19, le groupe RATP mettra à jour son plan de continuité d'activité Pandémie en 2025, 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.

3.6 - Les risques finance / achat

3.6.1 Défaillance filière industrielle ferroviaire

— Description

Le groupe RATP conduit une grande variété de projets d'investissement (9,4 milliards d'euros sur 2021-2024, en moyenne 2,1 milliards d'euros par an projetés sur 2025-2029) dont une 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'elle réduit l'intensité concurrentielle et la diversité de ses fournisseurs et met souvent à risque la continuité de certains produits (vellété de rationalisation des stratégies produit à chaque rachat d'entreprise).

De plus, l'industrie ferroviaire est caractérisée par des savoir-faire spécifiques et exigeants, et la nécessité d'un maintien de ces expertises dans la durée puisque les systèmes ferroviaires ont des cycles de vie pouvant aller jusqu'à 40 ans.

Or, des problématiques de compétences sont aujourd'hui constatées : inadéquation des profils sur certains projets (jusqu'à la 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 (65 000 environ).

C'est surtout au niveau des petits ou moyens sous-traitants que ce dernier phénomène se fait le plus sentir, ce qui met en péril les chaînes d'approvisionnement de nos fabricants historiques. Cette fragilité est également ressentie en Europe et au-delà, dans le cas des productions délocalisées. La maîtrise de la qualité des fournisseurs et sous-traitants est un réel enjeu et lorsqu'elle n'est pas présente, souvent source de retard sur les projets.

Enfin, la pression sur les chaînes d'approvisionnement due aux instabilités macroéconomiques et géopolitiques a un impact direct sur notre capacité (et celle de nos fournisseurs) à mener à bien nos projets dans les délais impartis, ou à assurer la maintenance de nos actifs tels que le matériel roulant ou les infrastructures. Dans des cas extrêmes, cela pourrait conduire à des situations d'indisponibilité du matériel roulant, ce qui pourrait avoir un impact sur la capacité du groupe RATP à produire ses services de transport.

— 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 pour les fournitures / prestations identifiées à risque 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 :

- structuration d'une démarche de « vendor management », pour une relation fournisseurs améliorée : cartographie des fournisseurs et processus achats-métier transverses en plus des processus métier, 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 Paris 2024 ;

- démarche « entreprise étendue » pour développer une relation partenariale de long terme, améliorer la réactivité des fournisseurs, et leur donner de la visibilité ;
- pilotage du risque de 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.

3.6.2 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 la 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 ESG représentant une capacité de tirage de 500 millions d'euros, avec une échéance fixée au 5 juillet 2029.

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 <i>green bond</i>	Analystes et investisseurs ISR
Bilan social annuel	Analystes et experts
Sites internet : – ratp.fr/le-groupe-ratp/nos-engagements – ratpgroup.com/fr/	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



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 9^e sur 100 raisons d'être étudiées, d'après les critères suivants : claire, inspirante, cohérente, incarnée, mobilisatrice.

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 d'exigences internes et externes.

Notre politique RSE s'organise autour de trois orientations

Être un acteur majeur de la mobilité et de la ville durable	Accélérer la transition écologique de nos activités	Affirmer notre responsabilité sociale et sociétale
Offrir une mobilité multimodale, accessible et sûre	Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone	Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés
Agir en faveur de la santé environnementale	Préserver les ressources et la biodiversité	Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires
Contribuer à l'amélioration du cadre de vie et à la résilience des villes au changement climatique	Déployer l'écoconception dans toutes nos activités	S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur

Gouvernance de la politique RSE

La **direction stratégie, finance et performance 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, hydrique, 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 Dev. 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 annuel et RSE et la DPEF, sur avis du comité d'audit, des finances et des risques et du comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise et de la qualité de service.

Évaluation extra-financière



En décembre 2024, la RATP a obtenu le renouvellement de son label « Engagé RSE » attribué par l'Afnor, confirmant son maintien au niveau « exemplaire », le plus élevé du référentiel, qu'elle détient depuis 2021.

Ce label, initialement obtenu en 2018, avait déjà permis à la RATP de se distinguer en devenant la première entreprise de transport au monde à atteindre le niveau de maturité « confirmé » avec un périmètre aussi large dès la première évaluation.

La RATP reste l'unique entreprise de son secteur à recevoir cette reconnaissance, soulignant son engagement profond dans les domaines sociaux, environnementaux et sociétaux.

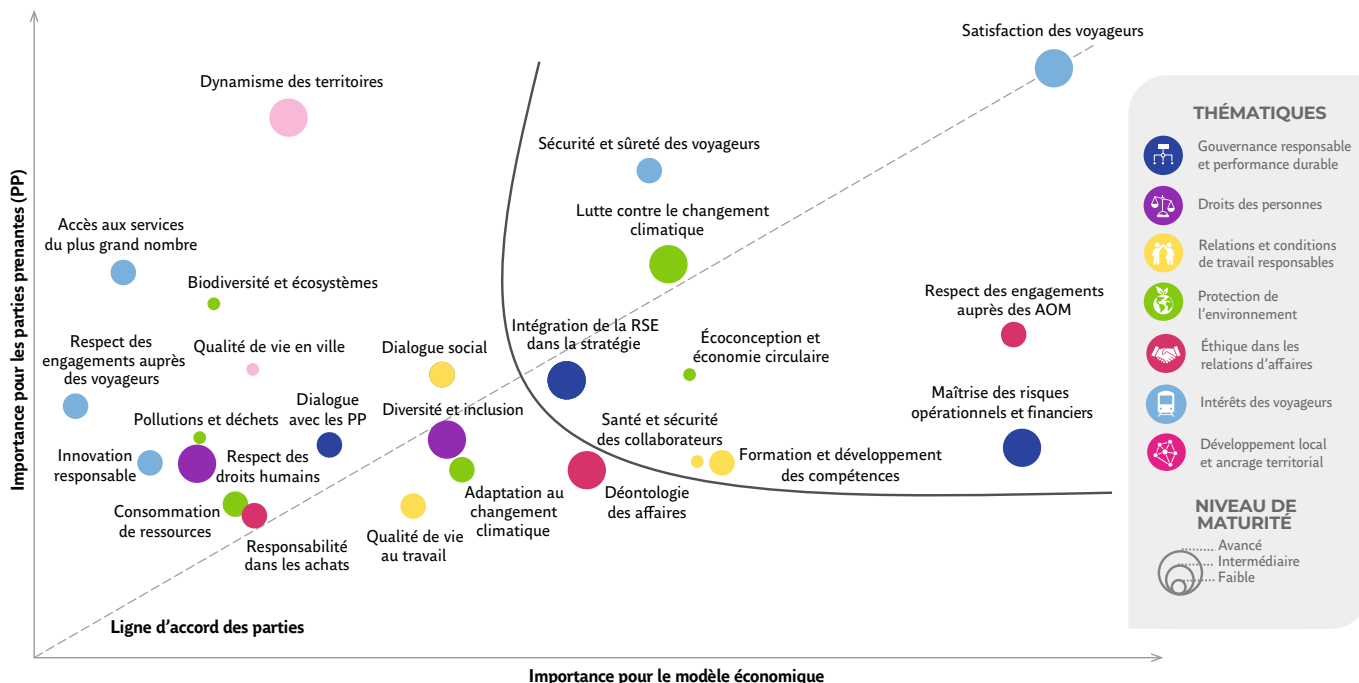
Nos enjeux RSE

Analyse de matérialité

L'analyse de matérialité, permettant d'actualiser les enjeux RSE du Groupe, est complétée par une analyse des risques extra-financiers. 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 consolidée

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 « objective ». 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.

Vers le rapport de durabilité

Le groupe RATP a mené en 2024 des travaux pour préparer l'évolution de la DPEF vers le rapport de durabilité, conformément à la directive (UE) 2022/2464, dite « CSRD » (*Corporate Sustainability Reporting Directive*), applicable au Groupe à compter du 1^{er} janvier 2025. Dans ce cadre, le Groupe a réalisé en 2024 une analyse de double matérialité ainsi qu'une analyse d'écart entre les données requises par la CSRD et celles disponibles. Ces travaux ont permis d'identifier les enjeux matériels pour le Groupe au regard des *European Sustainability Reporting Standard* (ESRS) et de produire une matrice de double matérialité. Une feuille de route a été établie afin de planifier les étapes nécessaires pour organiser la collecte

des données et la publication du rapport. Ce processus permettra au Groupe³ de structurer et consolider la collecte des données de durabilité, en vue de publier son premier rapport de durabilité⁴ conforme aux exigences de la CSRD pour l'exercice 2025, avec une publication prévue en 2026.

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 et opportunités environnementaux, sociaux ou liés aux droits de l'Homme et à la lutte contre la corruption.

En 2024, 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 et SASB⁵ ;
- 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,

3. Sous réserve d'une évolution législative à venir début 2025 permettant une consolidation à l'échelle du Groupe plutôt que la production de rapports de durabilité spécifiques pour chaque filiale concernée.

4. Sous réserve de la transposition du projet de directive Omnibus.

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

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 2023.

La présentation des risques extra-financiers dans ce rapport fait état de la publication de la liste des 23 risques 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.

Liste des risques extra-financiers en 2024

Orientations	Risques RSE et enjeux matériels associés	Descriptions	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	Sécurité des voyageurs - Accident ferroviaire	Accident sur mode de transport ferré provoquant des atteintes à l'intégrité des personnes et/ou dommages matériels.	1.1 / p.65	3.2.4 p.40
	Sécurité des voyageurs - Accident routier	Accident de bus ou car provoquant des atteintes à l'intégrité des personnes et/ou des dommages matériels.	1.1 / p.66	3.2.3 p.39
	Sûreté des voyageurs	Sentiment d'insécurité dans les transports, amplifié par la menace d'attentats, pouvant altérer la confiance des voyageurs et la fréquentation du réseau.	1.1 / p.68	
	Défaut d'accessibilité de l'offre	Accès difficile aux services de transport ou aux infrastructures (personnes à mobilité réduite - PMR), non-respect des réglementations en la matière.	1.1 / p.62	
	Satisfaction des voyageurs	Baisse de satisfaction des voyageurs et associations de voyageurs, liée à des défaillances (ponctualité, information voyageurs, propreté, sûreté, etc.), pouvant entraîner une détérioration des indicateurs contractuels avec l'AO, une perte de confiance des parties prenantes et une hausse des incivilités.	1.1 / p.59	
	Qualité de l'air	Concentration élevée de particules fines dans le réseau souterrain.	1.2 / p.70	
	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.73	
	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.75	
	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 les écosystèmes.	1.2 / p.77	

Orientations	Risques RSE et enjeux matériels associés	Descriptions	Axe/page DPEF	Chapitre/page contrôle interne et gestion des risques
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.80	
	Défaut d'adaptation au changement climatique	Adaptation insuffisante du modèle d'affaire, de l'offre de service ou encore des modalités d'exploitation/production aux évolutions climatiques et contraintes carbone (hors événements climatiques).	2.1 / p.78	
	Événements climatiques	Augmentation des désordres climatiques et catastrophes naturelles provoquant des dommages matériels/structurels, des accidents ou des pertes d'exploitation.	2.1 / p.78	3.4.3 p.37
	Gestion défaillante de l'énergie	Consommation excessive ou non maîtrisée des énergies pour la traction, les véhicules auxiliaires ou les bâtiments.	2.2 / p.86	
	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.88	
	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.89	
	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.85	
Orientation 3 : affirmer notre responsabilité sociale et sociétale	Absentéisme	Persistance d'un niveau d'absentéisme post-Covid compromettant la réalisation du service (exploitation/maintenance) et réduisant notre performance économique.	3.1 / p.96	3.5.1 p.46
	Atteinte aux règles éthiques	Actes ou comportements contraires aux valeurs du Groupe ou aux valeurs de la société civile en général pouvant impacter l'image du Groupe.	3.3 / p.107	3.3.2 p.41
	Diversité et inclusion	Manque de diversité et d'inclusion au sein de l'entreprise pouvant engendrer des discriminations, nuire à la cohésion sociale et limiter l'attractivité et la fidélisation des talents.	3.1 / p.100	
	Conflit social	Conflit social ou grève pouvant nuire à la réalisation des objectifs opérationnels ou de performance financière.	3.1 / p.102	
	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.59 3.1 / p.96 3.2 / p.104	
	Manquement aux règles anti-corruption	Actes ou comportements contraires aux lois et règlements exposant le groupe à des condamnations / amendes, à des pertes de marché ou de bénéfices, ou à une atteinte à sa réputation.	3.3 / p.109	3.3.1 p.40
	Non-respect de la réglementation RGPD	Non-respect, volontaire ou par négligence, du règlement sur la protection des données personnelles au sein du groupe RATP (RATP et filiale de rang 1) pouvant donner lieu à sanction pénale et/ou financière.	3.3 / p.109	3.3.3 p.42
	Perte de compétences clés	Mauvaise maîtrise du maintien, du renouvellement des compétences ou de la formation des collaborateurs menaçant la capacité du groupe à être doté des compétences adéquates par rapport à ses besoins.	3.1 / p.97	3.5.3 p.47
	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 Agéc, la loi REEN...).	3.2 / p.102 3.3 / p.107	
	Risques professionnels	Environnement de travail des collaborateurs et des prestataires conduisant à des accidents ou des maladies professionnelles, à une perte de confiance ou de mobilisation des personnels.	3.1 / p.94	3.5.2 p.46

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

23 risques en 2024, 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 26. Elles constituent les données d'entrée du tableau de bord ci-après.

Tableau de bord RSE

Le tableau de bord présente les indicateurs clés 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 matériels associés	Indicateurs clés	Périmètre	Objectifs	Valeurs 2024	Tendance
Sécurité des voyageurs - Accident ferroviaire	Accidentalité des réseaux ferrés (nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux)	RATP / RATP Dev (France)	-	11	●
Sécurité des voyageurs - Accident routier	Accidentalité du réseau bus (nombre d'accidents annuels pour 100 000 kilomètres)	RATP	6	6,6	●
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	-	652	●
Défaut d'accessibilité de l'offre	Taux de gares RER accessibles aux usagers en fauteuil roulant (UFR) en Île-de-France	RATP	-	100 %	●
	Taux de lignes de bus accessibles aux usagers en fauteuil roulant (UFR) en Île-de-France			88 %	●
	Taux de lignes métro et RER certifiées Cap Handéo Services de mobilité			100 %	●
Satisfaction des voyageurs	Taux de satisfaction des voyageurs (source : enquête de perception Île-de-France Mobilités)	RATP	-	87 %	●
Qualité de l'air	Taux de particules dans les stations souterraines du réseau Squales (concentration moyenne de particules PM ₁₀ en µg/m ³)	RATP	-	79	●
Nuisances sonores et vibratoires	Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibration	RATP / RATP Solutions Ville	-	421	●
Surexposition aux champs électromagnétiques	Nombre de mesures CEM (champs électromagnétiques) réalisées dans l'année	RATP	500 mesures par an	450	●
Atteinte à la biodiversité et aux écosystèmes	Surfaces végétalisées (en cumul, ha)	RATP / RATP Solutions Ville	4 ha d'ici à 2024 dont 1,3 en agriculture urbaine	3,4	●

● Tendance positive ou stable par rapport à 2023.

● Tendance négative.

Orientation 2 : accélérer la transition écologique de nos activités

Risques RSE et enjeux matériels associés	Indicateurs clés	Périmètre	Objectifs	Valeurs 2024	Tendance
Contribution insuffisante à l'atténuation du changement climatique	Réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux consommations d'énergie, par rapport à 2019	RATP	-43 % des émissions de GES relatives aux consommations d'énergie de la RATP, d'ici fin 2027 par rapport à 2019	- 29 %	●
Gestion défaillante de l'énergie	Consommation totale d'énergie tout usage et tout type d'énergie (GWh)	RATP / RATP Solutions Ville (Ratp Real Estate) / RATP Dev	- 15 % de la consommation totale d'énergie de la RATP d'ici fin 2029 par rapport à 2019	3 476	●
Gestion défaillante des consommations d'eau	Consommation totale d'eau rattachée à un réseau public (m³)	RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville (RRE)	- 10 % de la consommation d'eau potable de la RATP d'ici 2030	985 317	●
Gestion défaillante des déchets	Part de déchets valorisés	RATP / RATP Solutions Ville	100 % des déchets valorisés	99 %	●
Pollution d'un milieu	Nombre de mises en demeure ICPE en cours (dont celles traitées par la RATP) au 31 décembre	RATP	-	4	●
	Nombre de nouvelles mises en demeure ICPE reçues au cours de l'année	RATP	-	2	●
	Taux de sites industriels certifiés ISO 14001	RATP	-	98 %	●

● Tendance positive ou stable par rapport à 2023.

● Tendance négative.

Orientation 3 : affirmer notre responsabilité sociale et sociétale

Risques RSE et enjeux matériels associés	Indicateurs clés	Périmètre	Objectifs	Valeurs 2024	Tendance
Absentéisme	Taux d'absentéisme (hors accidents de trajet)	RATP / RATP Dev	-	7,5 %	●
	Nombre de salariés en instance de reclassement suite à décision d'inaptitude définitive	RATP	-	239	●
Risques professionnels	Taux de fréquence des accidents du travail	RATP / RATP Solutions Ville / RATP Dev	30 % pour la RATP	24,3 %	🏆
	Taux de gravité des accidents du travail	RATP / RATP Solutions Ville / RATP Dev	3,7 % pour la RATP	3,2 %	🏆
Atteinte aux règles éthiques	Nombre de signalements et d'alertes éthiques	RATP	-	51	●
	Taux de féminisation dans l'effectif total	RATP / RATP Dev	-	22 %	●
Diversité et inclusion	Taux de féminisation des cadres de direction	RATP / RATP Dev	-	36 %	●
	Taux de féminisation du recrutement	RATP / RATP Dev	-	23 %	●
Conflit social	Taux de conflictualité	RATP	-	2,2	●
Défaillance dans le dialogue avec les parties prenantes	Nombre moyen de personnes sans abri sur le réseau lors de la fermeture des stations	RATP	-	191	●
	Nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets de la Fondation	Groupe	-	150959	●
Manquement aux règles anti-corruption	Taux de personnel exposé ayant réalisé la formation de lutte anti-corruption	RATP	-	69 %	●
Non-respect de la réglementation RGPD	Nombre de notifications adressées à la CNIL en cas de violations de données à caractère personnel	Groupe	-	5	●
Perte de compétences clés	Nombre d'heures de formation dispensées aux salariés dans l'année	RATP / RATP Solutions Ville / RATP Dev	-	2 523 282	●
Pratiques d'achats non responsables	Montant des achats solidaires (en millions d'euros)	RATP	-	4,4	●

🏆 Tendance positive et résultat atteint ou dépassé par rapport à la cible.

● Tendance positive ou stable par rapport à 2023.

● 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 usagers 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 :

- **sécurité des voyageurs ;**
- **sûreté des voyageurs ;**
- **défaut d'accessibilité de l'offre ;**
- **satisfaction des voyageurs ;**
- **qualité de l'air ;**
- **nuisances sonores et vibratoires ;**
- **surexposition aux champs électromagnétiques ;**
- **atteinte à la biodiversité et aux écosystèmes.**

Axe 1.1 – Offrir une mobilité multimodale, accessible et sûre

Incarner la mobilité durable et la ville intelligente au service des voyageurs

Afin de renforcer la relation de confiance avec ses usagers et d'offrir des services adaptés à leurs besoins, identifiés grâce à une écoute continue de leurs attentes, le groupe RATP place l'expérience des voyageurs au cœur de ses priorités. Cette ambition se traduit par des actions visant à améliorer la fiabilité, l'accessibilité, l'accueil, le confort et la propreté des trains et des espaces. Sa politique de service, fondée sur la proximité, la simplicité et l'innovation, soutient cette démarche.

Dans un contexte marqué par une hausse de la fréquentation de 4,3 % par rapport à 2023, avec une augmentation de 22 % durant la période des Jeux Olympiques, la RATP a déployé des efforts significatifs pour améliorer la production, renforcer la qualité du service et assurer le transport des spectateurs et des athlètes entre les sites olympiques, contribuant ainsi au bon déroulement de l'événement. Le groupe RATP a développé un plan structuré et ambitieux pour répondre aux exigences des Jeux de Paris 2024, mobilisant ses ressources pour garantir une expérience optimale aux voyageurs attendus. Ces actions ont été rendues possibles grâce à la préparation active de l'ensemble des services de l'entreprise durant plusieurs mois et à la mobilisation totale des salariés, qui ont contribué avec engagement à la réussite de cet événement d'envergure. Certains enseignements tirés de la période des Jeux de Paris 2024, agrégés dans une démarche de retour d'expériences global à l'échelle du Groupe, permettront d'ancrer dans le temps des améliorations concrètes pour la vie quotidienne des usagers.

— Modernisation des infrastructures et adaptation de l'offre de transport

La modernisation des infrastructures et la transition énergétique ont constitué des priorités majeures pour renforcer l'offre de transport et optimiser la gestion des flux face à l'augmentation du nombre de voyageurs. Sur le réseau ferré, deux projets d'envergure ont été mis en service en juin 2024 : les prolongements de la ligne 14 (15,6 km) jusqu'à Saint-Denis – Pleyel et l'aéroport d'Orly, et de la ligne 11 (6 km) jusqu'à Rosny – Bois-Perrier, qui ont significativement amélioré la desserte de nouveaux territoires (14 nouvelles stations). En parallèle, l'automatisation de la ligne 4, réalisée sans interruption de service, a permis une amélioration significative de la régularité et de la production. Sur la ligne 6, l'arrivée de 20 trains MP89 à fin 2024 et la modernisation des infrastructures ont permis d'améliorer le confort et la fiabilité du service.

Sur le réseau de surface, la transition énergétique a été intensifiée afin de réduire l'empreinte carbone du parc de bus. L'installation de bornes de recharge dans les centres bus a accompagné l'intégration de nouvelles flottes propres, fonctionnant à l'électricité ou au gaz naturel (GNV). L'offre de tramways a également été renforcée avec le prolongement du T3b de 3,2 km, finalisé en avril 2024, qui a amélioré la connectivité de l'ouest parisien. Par ailleurs, la mise en service des nouveaux matériels roulants sur la ligne T1, amorcée en décembre 2024, contribue à améliorer le confort et la fréquence du service.

En complément de ces infrastructures modernisées, la gestion des flux a été optimisée pour absorber une affluence record. La mise en place du dispositif Stop and Go, couplée à la création d'un poste de commandement canalisation, a facilité la circulation des voyageurs dans les zones à forte densité. Des systèmes de comptage en temps réel ont été déployés dans des secteurs stratégiques tels que Paris ouest et Paris nord, permettant une adaptation dynamique des ressources opérationnelles. La ligne 14, prolongée pour améliorer la desserte du nord et du sud francilien, a pleinement assumé son rôle de colonne vertébrale du réseau avec près de 800 000 voyageurs quotidiens dès sa mise en service et une offre assurée à 100 % dès le lendemain de son ouverture. Son extension a également facilité l'accès au Stade de France, accueillant plus de 10 000 spectateurs et contribuant ainsi à désengorger la ligne 13, traditionnellement saturée lors des grands événements.

Pour fluidifier l'expérience des voyageurs, 100 automates de vente ont été modernisés avec une interface vocale, et 231 dépêchiers ont été installés afin de réduire les files d'attente. L'offre de transport a été augmentée de 30 % par rapport à une période estivale classique, avec un ajustement quotidien des neuf lignes les plus sollicitées. Enfin, les outils numériques, tels que ratp.fr et l'application « Bonjour RATP », ont été actualisés pour proposer des itinéraires optimisés et une gestion en temps réel des flux. La coordination renforcée des équipes sur le terrain a permis une prise en charge efficace des voyageurs, garantissant une meilleure fluidité du réseau (cf. § « Renforcement des équipes et accompagnement des voyageurs » de la DPEF).

— Renforcement des équipes et accompagnement des voyageurs

Dans le cadre de l'amélioration continue de la qualité de service et pour répondre aux défis logistiques posés par les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024, la RATP a engagé un plan de renforcement massif de ses effectifs et de ses dispositifs d'accompagnement des

voyageurs. Ce plan a permis d'anticiper la hausse de fréquentation et de garantir un service fluide et sécurisé pour tous les usagers.

Afin de redresser la production et d'assurer une offre de transport adaptée, la RATP a procédé à des recrutements stratégiques, incluant l'embauche de 250 conducteurs de métro et de 36 conducteurs de RER supplémentaires. Parallèlement, 30 000 agents opérationnels, appuyés par 2 700 volontaires issus de toute l'entreprise, ont été mobilisés pour garantir un niveau de service optimal. Ces équipes, composées notamment des agents RATP, des contrats aidés, des saisonniers, des *helpers* (agents RATP volontaires) et des prestataires, ont été déployées aux points névralgiques du réseau pour orienter, informer et assister les voyageurs.

Pour garantir une supervision efficace et une réactivité accrue face aux besoins opérationnels, les postes de commandement ont été doublés, permettant une gestion optimisée des flux de passagers. Les équipes de maintenance ont également été sectorisées afin d'améliorer leur rapidité d'intervention en cas d'incident. Des ajustements organisationnels, notamment une flexibilité accrue des horaires de travail et le maintien de sites temporaires de maintenance, ont été instaurés pour assurer la continuité du service, en particulier pendant les périodes de forte affluence. En complément, le renforcement des brigades cynophiles a permis de réduire considérablement le temps de levée de doute sur les objets abandonnés, garantissant ainsi une meilleure fluidité des déplacements.

La présence humaine dans les gares et stations a été renforcée pour accompagner et informer les voyageurs tout au long de leur trajet. Près de 5 500 agents ont été mobilisés sur le réseau pour assurer une assistance proactive, notamment en cas de perturbations. Le dispositif de vente en mobilité a été largement déployé, avec des agents équipés d'outils digitaux facilitant l'achat des titres de transport, contribuant ainsi à réduire les files d'attente et à fluidifier l'accès aux services. Cette initiative, mise en place dans le cadre des Jeux de Paris 2024, s'est révélée particulièrement efficace et a vocation à être pérennisée.

Pour améliorer l'expérience des voyageurs, la RATP a également mis en place des mesures spécifiques telles que la distribution de guides d'orientation, de bouteilles d'eau et de bracelets pour les enfants en bas âge afin d'assurer leur sécurité en cas de séparation avec leurs accompagnateurs. La forte présence des équipes sur le terrain a été particulièrement appréciée des usagers, créant un climat de confiance et facilitant les déplacements, notamment pour les visiteurs internationaux et les personnes à mobilité réduite.

Dans une démarche d'amélioration continue, la formation des agents a été renforcée afin d'optimiser l'interaction avec les voyageurs et d'améliorer la qualité des annonces en situation normale comme en période perturbée. Des modules pédagogiques innovants, tels que le simulateur de parole, permettant aux conducteurs de s'entraîner à la prise de parole face aux usagers, la « roue des situations », un outil interactif où les agents tirent au sort un scénario et expliquent comment ils réagiraient face aux voyageurs, et le programme « athlètes du métro », ont été déployés pour renforcer les compétences des agents en matière de communication et de gestion des flux.

L'évaluation régulière de la satisfaction des voyageurs repose sur divers dispositifs, dont des enquêtes terrain, des analyses de perception et des passages de « voyageurs mystères », permettant d'identifier les axes d'amélioration et d'adapter les services en conséquence. Afin d'optimiser la gestion des flux, des outils

numériques ont été déployés, notamment les « transaguides », qui affichent en temps réel les temps d'attente estimés dans les espaces d'échange, contribuant ainsi à une meilleure organisation des déplacements.

Enfin, la RATP s'attache à enrichir l'expérience des usagers en intégrant une dimension culturelle et patrimoniale dans son réseau. À travers la mise en place d'œuvres artistiques, de poésie et de musique dans les stations et rames, elle vise à transformer les déplacements quotidiens en moments de découverte et d'enrichissement culturel. Cette démarche s'inscrit dans une volonté plus large de valoriser le patrimoine et de rendre la culture accessible à tous, tout en contribuant à l'attractivité et au bien-être des voyageurs.

— Information voyageurs et billettique

L'information en temps réel et prévisionnelle sur l'état du réseau est un élément central de la qualité de service. Pour répondre aux attentes des voyageurs en matière de précision, de fiabilité et d'accessibilité, la RATP modernise continuellement ses dispositifs d'information et déploie des solutions innovantes. En 2024, cette démarche s'est traduite par l'installation de nouveaux écrans dans les stations et véhicules, l'amélioration du site [ratp.fr](https://www.ratp.fr) et de l'application « Bonjour RATP », ainsi que par l'extension de la diffusion des données en open data. La mise à niveau des systèmes d'information et la formation des agents à la prise de parole ont également renforcé l'accompagnement des voyageurs.

Dans cette optique, la RATP a développé TRAD.IV.IA, une technologie d'intelligence artificielle permettant de traduire en temps réel les annonces sonores et visuelles dans cinq langues et de faciliter la communication en 17 langues via tablette. Cet outil, déployé sur l'ensemble du réseau à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, a amélioré l'accessibilité pour les voyageurs non francophones ainsi que pour les personnes en situation de handicap, notamment celles atteintes de déficience auditive ou visuelle. Outre son rôle dans la traduction des messages d'urgence et d'exploitation, TRAD.IV.IA a contribué à faciliter les interactions entre agents et voyageurs.

L'information voyageurs a également été enrichie grâce à l'installation de près de 500 écrans de nouvelle génération sur les quais du métro, offrant un affichage plus ergonomique et des mises à jour en temps réel sur l'état du trafic. L'intégration d'écrans Syspad dans les principales gares du RER B a renforcé la diffusion d'informations sur les correspondances et les perturbations. En complément, 2 864 écrans embarqués ont été installés dans les trains, permettant aux voyageurs d'accéder instantanément aux informations sur les temps de trajet, les arrêts à venir et les éventuels incidents.

Depuis l'été 2023, toutes les perturbations des lignes de métro, tramway, RER et Transilien sont affichées en temps réel dans les stations et gares, tandis que les déviations d'itinéraires des bus sont désormais visibles directement à bord des véhicules et aux arrêts. Grâce à l'optimisation des outils de gestion des données, le délai de diffusion des informations a été réduit de 30 %, assurant une meilleure réactivité et une communication plus fluide.

Parallèlement, la signalétique du réseau a été repensée pour améliorer la lisibilité et l'orientation des voyageurs, en particulier dans les pôles d'échange complexes. 65 600 nouveaux éléments signalétiques ont été installés, intégrant des repères visuels et tactiles destinés à faciliter l'accessibilité. Pour une meilleure lisibilité dans les trains, 87 000 béquets directionnels ont été ajoutés aux portes et inter-

circulations. À l'occasion des Jeux de Paris 2024, une signalétique temporaire a été déployée avec 6 560 panneaux et bâches en station et 8 700 stickers dans les trains, facilitant l'orientation des spectateurs vers les sites olympiques.

La qualité des annonces sonores a également été un axe d'amélioration prioritaire. Depuis 2019, plus de 15 000 agents, dont des conducteurs, machinistes et agents en gare, ont été formés à la prise de parole pour garantir des messages plus clairs et adaptés aux besoins des voyageurs, notamment en cas de perturbation. En parallèle, les contenus des annonces ont été ajustés afin d'offrir une communication plus précise et réactive.

Consciente de l'évolution des usages numériques, la RATP a renforcé sa présence sur les réseaux sociaux, en complément des annonces visuelles et sonores. Elle anime plusieurs comptes sur Facebook, Instagram et Twitter/X, permettant une interaction directe avec les voyageurs et une diffusion instantanée des informations sur le trafic. Des avancées basées sur l'intelligence artificielle ont également été intégrées pour améliorer la détection des situations de détresse et optimiser la réactivité en cas d'incidents majeurs.

Dans une démarche d'optimisation du confort des voyageurs, une expérimentation a été menée dans plusieurs stations et gares du réseau ferré : la mesure en temps réel de l'affluence à bord des trains. Cette initiative permet aux voyageurs de visualiser le taux d'occupation des voitures et de choisir la moins fréquentée pour un trajet plus confortable.

La filiale RATP Smart Systems, spécialisée dans les systèmes de transport intelligents, valorise le savoir-faire du Groupe en matière de billettique et d'information voyageurs, en France et à l'international. En 2020, elle a acquis Mappy, le troisième acteur de la mobilité quotidienne en France, renforçant ainsi son expertise dans la cartographie et le calcul d'itinéraires multimodaux. Cette acquisition a permis d'intégrer des services enrichis dans l'application « Bonjour RATP », offrant aux voyageurs la possibilité de planifier leurs déplacements, d'acheter leurs titres de transport et d'accéder à plus de 150 000 points d'intérêt, tels que restaurants, cinémas et commerces de proximité.

Dans le cadre des Jeux de Paris 2024, des efforts spécifiques ont été menés pour garantir la fiabilité et la précision des informations diffusées. Parmi les mesures mises en œuvre figurent le déploiement de nouveaux automates de vente, l'ajout de modules sur les équipements existants pour distribuer les supports Navigo Easy, l'introduction d'un dispositif mobile de vente et la mise en place de files d'attente uniques. Ces innovations ont significativement amélioré la gestion des flux et la fluidité des transactions.

En parallèle, la modernisation de la billettique, initiée en 2016, s'est poursuivie avec le lancement de nouveaux services, notamment Navigo Easy, Navigo Liberté+ et la dématérialisation des titres de transport sur smartphone. En septembre 2024, Île-de-France Mobilités a annoncé une réforme tarifaire et billettique visant à simplifier l'offre pour les voyageurs occasionnels. Cette réforme prévoit la fusion du billet T+ avec les tickets de banlieue, donnant naissance à un titre unique pour le réseau ferré (métro, train, RER), un titre pour le réseau de surface (bus, tram) et un titre spécifique pour les liaisons aéroportuaires.

Ce projet de modernisation, déployé à un rythme accéléré pour une mise en service dès janvier 2025, a nécessité une coordination étroite entre la RATP et Île-de-France Mobilités. Deux options seront proposées aux voyageurs : un prépaiement via Navigo Easy

et un post-paiement avec Navigo Liberté+, toutes deux accessibles en version dématérialisée sur smartphone. Cette transformation marque une étape clé dans la suppression progressive des titres magnétiques en carton, qui disparaîtront progressivement au cours de l'année 2025.

— Accessibilité et confort des voyageurs

L'accessibilité des réseaux de transport est un enjeu essentiel pour garantir la mobilité de tous, notamment des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. Afin d'améliorer l'accessibilité de son réseau, la RATP, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités, a engagé des investissements pour adapter ses infrastructures, moderniser ses équipements et développer des services facilitant les déplacements de l'ensemble des voyageurs. Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ont constitué une opportunité pour renforcer ces actions en mettant en place des solutions adaptées aux besoins des voyageurs concernés.

L'extension de la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis – Pleyel et l'aéroport d'Orly et de la ligne 11 de Porte des Lilas à Rosny – Bois-Perrier, ont considérablement renforcé l'accessibilité du réseau en facilitant les déplacements des personnes à mobilité réduite. Toutes les nouvelles stations créées dans le cadre de ces prolongements ont été conçues pour être entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite, garantissant ainsi des trajets sans rupture d'accessibilité sur ces sections du réseau.

Par ailleurs, divers équipements ont été déployés sur l'ensemble du réseau afin de renforcer l'autonomie des voyageurs, notamment des balises sonores pour aider les personnes déficientes visuelles à s'orienter, des boucles à induction magnétique facilitant la communication pour les personnes malentendantes, ainsi que des passages élargis aux portiques d'accès pour permettre le passage des fauteuils roulants et des poussettes.

En complément des aménagements physiques, la RATP a optimisé l'accessibilité numérique de ses services. Le site internet et l'application « Bonjour RATP » ont été repensés pour répondre aux normes d'accessibilité, offrant ainsi une navigation simplifiée et un affichage adapté aux personnes en situation de handicap visuel ou cognitif.

La RATP a également mis en place des outils numériques visant à faciliter les déplacements des voyageurs ayant des besoins spécifiques. À titre d'exemple, l'application Compagnon Train fournit des informations personnalisées sur les trajets, permettant d'anticiper les éventuelles difficultés et de bénéficier d'une assistance adaptée. TRAD.IV.IA, évoquée précédemment, permet la traduction en temps réel des annonces sonores et visuelles en plusieurs langues, y compris en format écrit pour les personnes sourdes ou malentendantes.

— Maintien de la propreté et sécurité du réseau

La propreté et la sécurité des espaces voyageurs constituent des attentes majeures des usagers et un enjeu central pour la RATP. Afin d'y répondre, plusieurs initiatives ont été mises en place pour améliorer l'entretien du réseau et assurer un environnement sécurisé.

La sécurité du réseau a été renforcée par une mobilisation accrue des personnels de sûreté afin d'améliorer le sentiment de sécurité des voyageurs et des agents. Des interventions de la protection civile ont été déployées sur 20 sites stratégiques, garantissant une gestion fluide et sécurisée des espaces. De plus, les brigades cynophiles ont été renforcées, permettant de réduire significativement le temps de levée de doute sur les objets abandonnés et contribuant

ainsi à une meilleure gestion des incidents et à la réduction des interruptions de service.

L'entretien des stations, gares et trains représente un défi majeur en raison de l'étendue du réseau et de sa fréquentation élevée. Pour garantir des espaces propres et agréables, la RATP a mis en place un marché spécifique pour le nettoyage des espaces et des trains (NET), lancé en 2021 et couvrant la période jusqu'en 2026. Dès fin 2023, la préparation des nouveaux marchés NET a été amorcée afin d'adapter et d'améliorer les dispositifs existants.

Le déploiement de ces nouveaux marchés suivra un calendrier précis : à partir de 2026 pour les espaces voyageurs dans les stations, les gares et les voies à quai, ainsi que pour les locaux techniques et privés, et à partir de fin 2026 pour le nettoyage des trains du métro et du RER.

Afin de garantir un suivi optimal des prestations, les nouveaux contrats intégreront deux critères d'évaluation : d'une part, les contrôles de conformité réalisés par la RATP après chaque prestation, et d'autre part, la perception des voyageurs et d'Île-de-France Mobilités, un élément désormais intégré aux objectifs contractuels. Cette approche vise à instaurer une dynamique d'amélioration continue avec les prestataires, garantissant un niveau de propreté conforme aux attentes des usagers.

Les nouveaux contrats de nettoyage seront établis pour une durée minimale de cinq ans et comprendront des clauses incitatives visant à maintenir un haut niveau de qualité. Un mécanisme d'évaluation annuelle permettra d'adapter les prestations en fonction de l'évolution des besoins et de l'intégration de nouvelles technologies, renforçant ainsi l'efficacité des interventions.

Dans une démarche de réduction de l'empreinte environnementale des opérations de maintenance, la RATP met un accent particulier sur la sobriété hydrique dans l'entretien des trains et des infrastructures. Le cahier des charges des nouveaux marchés prévoit la généralisation de solutions innovantes, telles que l'utilisation d'autolaveuses équipées de systèmes de recyclage d'eau et l'usage d'eaux non potables pour le nettoyage des gares et stations.

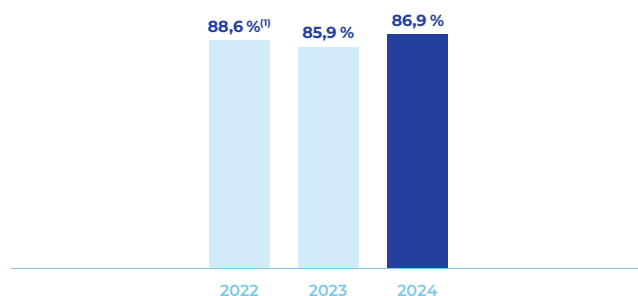
Parallèlement, la RATP a intégré les exigences de la loi AGEC (anti-gaspillage pour une économie circulaire) dans sa stratégie de gestion des déchets. En 2024, un dispositif de tri à la source a été déployé dans les gares et stations afin d'améliorer la collecte et le traitement des déchets. Ce programme sera progressivement intégré aux nouveaux marchés espaces, garantissant une prise en charge efficace du tri, du transport et du recyclage des déchets dans une logique d'économie circulaire.

L'année 2024 a été marquée par l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris, qui a constitué une opportunité pour tester et renforcer plusieurs dispositifs de propreté. Le retour d'expérience a mis en lumière la satisfaction des voyageurs concernant la qualité de l'entretien des espaces pendant cette période. Un renfort des prestations en journée a permis une prise en charge rapide des signalements et une meilleure visibilité des équipes de nettoyage sur le terrain.

L'organisation des nouveaux marchés espaces, prévue pour 2026, tiendra compte de ces enseignements afin de pérenniser les bonnes pratiques et d'améliorer durablement la qualité des services de nettoyage sur l'ensemble du réseau. Ces efforts s'inscrivent dans la volonté de la RATP d'offrir aux voyageurs un cadre plus propre, plus sûr et plus agréable au quotidien.

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.

Le taux de satisfaction des voyageurs, mesuré par l'enquête de perception d'Île-de-France Mobilités, repose sur plusieurs critères permettant d'évaluer l'expérience client sur l'ensemble du réseau RATP.

L'indice global de satisfaction est resté stable sur la période récente, atteignant 86,9% en 2024, après une légère baisse en 2023 (85,9%) et un niveau similaire en 2022 (86,6%). Cette évolution s'inscrit dans une tendance globalement positive observée depuis 2021.

Parmi les critères ayant contribué à cette progression, on note une nette amélioration de la qualité des interactions entre les agents et les voyageurs (+5,4 points entre 2021 et 2024) ainsi qu'un renforcement de la satisfaction sur l'information en situation perturbée (+2,4 points sur la même période).

Pour une société plus inclusive : l'accès à la mobilité pour tous, un défi humain et technique

D'après l'enquête « Vie quotidienne et santé » réalisée par la direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (DREES) en 2021-2022, 14,1 % des Français de plus de 15 ans, soit environ 7,6 millions de personnes, déclarent être en situation de handicap. En Île-de-France, cette proportion est légèrement inférieure, s'élevant à 12 % à 13 % de la population adulte. Parmi les types de handicaps recensés, 15 % des femmes et 13 % des hommes concernés présentent des limitations motrices. Les déficiences auditives et visuelles sévères touchent respectivement 17 % des personnes en situation de handicap. Les troubles mentaux ou psychiques affectent 12 % d'entre elles, tandis que 6 % rencontrent des difficultés importantes d'élocution. Ces chiffres soulignent l'importance d'une politique d'accessibilité renforcée dans les transports publics et d'autres infrastructures pour garantir l'inclusion et le soutien nécessaires aux personnes en situation de handicap en Île-de-France.

L'accessibilité de la chaîne de transport en commun représente donc un enjeu majeur, tant pour la société que pour le groupe RATP. Depuis plus de trente ans, le Groupe s'engage aux côtés des parties prenantes – associations, agents, collectivités et voyageurs – pour offrir à tous une solution de transports en commun, notamment aux personnes en situation de handicap et plus largement aux personnes à mobilité réduite. Avec le soutien d'Île-de-France Mobilités, la RATP investit massivement pour rendre ses réseaux toujours plus accessibles.

Convaincue que l'amélioration de l'accessibilité des réseaux profite à tous les voyageurs, la RATP a vu dans les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 une opportunité d'accélérer ses efforts. Ces jeux ont permis de déployer de nouvelles solutions destinées à garantir aux personnes en situation de handicap des déplacements optimaux pour accéder aux sites des épreuves. Ces initiatives ont été regroupées sous le « plan de renforcement de l'accessibilité pour les déficients sensoriels à horizon des Jeux de Paris 2024, validé et renforcé lors du comité interministériel du handicap du 20 septembre 2023. Ce plan repose sur trois axes principaux :

- renforcer la présence humaine au service des voyageurs en formant les agents aux bonnes pratiques de prise en charge des personnes en situation de handicap et en facilitant la communication entre les agents RATP et les déficients sensoriels, y compris étrangers ;
- faciliter la mobilité des voyageurs avec des déficiences sensorielles grâce à des mesures comme la sonorisation des noms des stations dans les trains d'ancienne génération, la mise en place de manchons en braille pour guider les voyageurs dans les stations, une application d'aide aux déplacements, des panneaux de signalétique adaptés et des équipements de vente ajustés ;
- améliorer l'information des voyageurs en rendant le site internet et l'application « Bonjour RATP » accessibles et en élaborant des guides pratiques spécifiquement conçus pour répondre aux besoins de différents types de handicaps.

Indicateurs clés

Bus

88 %

des lignes du réseau Île-de-France (dont 100 % du réseau bus parisien) sont accessibles aux usagers en fauteuil roulant (UFR), au regard des critères du schéma directeur d'accessibilité établi par Île-de-France Mobilités.

Tramway

100 %

des stations de tramway sont accessibles aux usagers en fauteuil roulant.

Métro

La ligne 14 est

100 %

accessible aux personnes en fauteuil roulant (20 stations et trains).

Les tronçons Mairie des Lilas – Rosny – Bois-Perrier sur la ligne 11 ainsi que Porte d'Orléans – Bagneux sur la ligne 4 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Cependant, l'accessibilité du tronçon prolongé de la ligne 12 entre Porte de la Chapelle et Mairie d'Aubervilliers pour les personnes en fauteuil roulant dépendra de l'arrivée des nouveaux matériels roulants prévue pour 2030-2031.

RER

100 %

des gares RER exploitées par la RATP sont accessibles aux voyageurs en fauteuil roulant, avec un accueil personnalisé et en temps réel.

Un dialogue permanent avec les associations

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

Deux à trois fois par an, le comité consultatif de l'accessibilité (CCA) se réunit sous la présidence du PDG de la RATP. Composé de neuf associations représentatives, ce comité constitue un espace d'échange sur les projets en cours et à venir, permettant de recueillir leurs avis et de rechercher des solutions communes.

Afin d'évaluer la perception de l'accessibilité sur ses réseaux, la RATP conduit depuis douze ans une enquête intitulée Carnets de voyage auprès des voyageurs à mobilité réduite. Cette enquête permet de mesurer leur satisfaction globale quant à l'utilisation des réseaux RATP, d'identifier les difficultés rencontrées au quotidien et de mieux comprendre leurs appréhensions. Par exemple, elle a conduit à améliorer la disponibilité des rampes UFR dans les bus et à instaurer deux places UFR dans les bus exploités par la RATP.

Le 27 novembre 2024, la RATP a signé un nouveau protocole de concertation avec la Ville de Paris et plusieurs associations représentant les personnes à mobilité réduite et en situation de handicap (auditif, moteur, visuel, psychique et intellectuel). Ce protocole actualise et remplace celui établi en 2009 et amendé en 2013.

Ce nouvel accord vise à renforcer la collaboration entre les associations, la RATP et la Ville de Paris pour garantir une chaîne de déplacement accessible. Il prévoit l'intégration officielle, au sein du CCA de la RATP, de la Ville de Paris et de nouvelles associations, telles que l'APHPP (association pour la prise en compte du handicap dans les politiques publiques et privées), l'UNAFAM IDF (union nationale des familles et amis de personnes malades et/ou handicapées psychiques) et Les Papillons Blancs de Paris. Il réaffirme notamment l'impératif d'une consultation des associations en amont des projets favorisant l'inclusion et l'accessibilité, instaure des règles déontologiques sur la confidentialité et valorise le rôle des associations dans la diffusion des informations auprès des publics concernés.

— 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 direct avec les voyageurs, notamment les personnes à mobilité réduite. Pour répondre aux besoins spécifiques de ces clients et leur apporter l'aide nécessaire, des formations spécialisées ont été mises en place. Ces formations incluent une sensibilisation aux différents types de handicap, la manipulation des équipements liés à l'accessibilité et une mise à jour régulière des compétences. Un module de formation en ligne (*e-learning*) a également été développé dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Structuré en quatre modules couvrant divers types de handicap, ce dispositif sera progressivement intégré aux formations initiales et aux sessions de maintien des compétences dispensées par les centres de formation internes de la RATP.

La RATP a obtenu la certification Cap'Handéo Services de Mobilité, un label nationalement reconnu en matière d'accessibilité, créé à

l'initiative des principaux organismes du handicap. Ce label atteste de la qualité de la prise en charge des personnes en situation de handicap (moteur, mental, psychique, auditif ou visuel) tout au long de leur parcours, depuis la recherche d'information en amont (site internet, service clientèle) jusqu'à l'arrivée à destination.

Depuis février 2023, 100 % des lignes de métro et de RER exploitées par la RATP sont certifiées Cap'Handéo Services de Mobilité. Concernant le tramway, les lignes T5, T7, T8 sont certifiées. La ligne T6 prévoit de former ses agents en 2025 en vue de l'obtention de la certification Cap'Handéo d'ici la fin de l'année. OrlyVal fera l'objet d'un audit en février 2025 afin d'obtenir la certification Cap'Handéo d'ici la fin de l'année.

Indicateur clé

Taux de lignes métro et RER certifiées CAP'Handéo Services de Mobilité



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

Des infrastructures et services adaptés

L'accessibilité du réseau a été renforcée par plusieurs aménagements visant à faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite notamment avec l'extension de la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis – Pleyel et l'aéroport d'Orly et de la ligne 11 de Porte des Lilas à Rosny – Bois-Perrier.

Dans les stations de métro et les gares RER, des équipements spécifiques ont été installés pour améliorer l'autonomie des voyageurs. Des balises sonores permettent aux personnes déficientes visuelles de repérer plus facilement les accès et les principaux services. À certains emplacements stratégiques, ces balises diffusent des informations précises sur le nom de la station, les lignes desservies et leurs directions. Dans les salles d'accueil, elles facilitent l'identification des guichets, des automates de vente à interface vocale et des interphones permettant d'entrer en contact avec un agent.

Une signalétique de guidage en grands caractères (hypersignes) a été installée dans six stations particulièrement fréquentées, bénéficiant non seulement aux personnes malvoyantes mais aussi aux voyageurs ayant des troubles cognitifs. De plus, les escaliers ont été sécurisés grâce à des dispositifs spécifiques : bandes d'éveil de vigilance sur les paliers, nez de marches contrastés et antidérapants, contrastes renforcés des premières et dernières contremarches, ainsi que des mains courantes prolongées pour une meilleure prise en main.

Pour améliorer l'accessibilité aux portiques de contrôle, des passages élargis ont été déployés afin de faciliter le franchissement, notamment pour les personnes en fauteuil roulant ou les voyageurs accompagnés d'enfants en poussette. Sur les quais, des interphones

positionnés à des emplacements accessibles et détectables à la canne par les personnes déficientes visuelles permettent de solliciter un agent en cas de besoin. Des panneaux d'information visuelle et sonore indiquent la direction des lignes, le temps d'attente des prochains trains et les éventuelles perturbations du trafic.

Le taux de lignes de bus accessibles aux UFR en Île-de-France a atteint 88 % en 2024, contre 86 % en 2023, soit une amélioration de 2 points. Cette évolution s'explique par les travaux d'accessibilité réalisés dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, qui ont principalement concerné les arrêts des lignes parisiennes, représentant environ 18 % de l'ensemble des lignes de bus. Une partie significative des aménagements avait déjà été effectuée en 2023. En 2024, les efforts ont été renforcés grâce à une coopération étroite avec la Ville de Paris, permettant une actualisation plus rigoureuse et fiable des données.

Résultats

	2022	2023	2024
Taux de disponibilité des escaliers mécaniques et trottoirs roulants (métro/RER)			
RATP	99,5	98,6	98,9
Taux de disponibilité des ascenseurs (toutes les lignes métro/RER A et B)			
RATP	99,5	99,3	99,5

La disponibilité des équipements d'accessibilité du réseau RATP se maintient à un niveau satisfaisant, bien que des variations aient été observées ces dernières années. Le taux de disponibilité des escaliers mécaniques et trottoirs roulants, après une baisse en 2023 (98,6 % contre 99,5 % en 2022), s'est redressé à 98,9 % en 2024. Celui des ascenseurs est resté plus stable, avec une légère diminution en 2023 (99,3 % contre 99,5 % en 2022 et 2024). Ces fluctuations traduisent les défis liés à la maintenance d'équipements soumis à une utilisation intensive.

Pour garantir leur bon fonctionnement, la maintenance repose sur trois approches complémentaires. La maintenance corrective, déclenchée après signalement d'un dysfonctionnement, peut entraîner des interruptions ponctuelles. La maintenance préventive, réalisée à intervalles réguliers, permet d'anticiper les pannes, bien qu'elle impose des arrêts programmés. Enfin, la maintenance patrimoniale, qui comprend des rénovations plus lourdes, peut occasionner des indisponibilités prolongées mais contribue à la pérennité des installations. La RATP met à disposition un état de fonctionnement des ascenseurs, actualisé trois fois par jour et accessible sur le site ratp.fr, permettant aux voyageurs d'anticiper leurs déplacements et de s'informer sur les équipements en service.

— Des équipements modernisés pour une meilleure accessibilité

L'amélioration des infrastructures s'accompagne d'un déploiement d'équipements modernisés facilitant l'accès aux services de transport. Dans l'ensemble du réseau, l'achat et l'utilisation des titres de transport ont été simplifiés grâce à l'installation d'une centaine de nouveaux automates de vente. Ces équipements intègrent des interfaces vocales ainsi que des balises sonores activables avec une télécommande universelle, permettant une meilleure accessibilité aux personnes déficientes visuelles.

Pour les voyageurs malentendants, des boucles à induction magnétique ont été intégrées aux guichets ainsi qu'aux nouveaux interphones, facilitant ainsi la communication avec les agents. Des écrans d'information dynamique ont été installés dans les stations et gares pour afficher en temps réel les horaires de passage des trains, l'état du trafic et les annonces importantes, garantissant ainsi une diffusion efficace de l'information voyageurs.

Dans les stations de tramway, l'accessibilité a également été renforcée. L'achat de titres de transport peut se faire via des automates de vente à interface vocale, positionnés à proximité d'interphones connectés aux agents RATP. Une signalétique sonore et visuelle indique la direction des lignes et le temps d'attente des prochains tramways, apportant ainsi une information claire et accessible à tous.

Aux abribus, des dispositifs d'information ont été déployés pour offrir une meilleure accessibilité aux personnes déficientes visuelles. Une signalétique visuelle précise les lignes de bus concernées, la direction et les temps d'attente. Un message sonore, déclenchable soit via un bouton, soit grâce à une télécommande universelle fournie par certaines villes comme Paris, permet d'obtenir ces informations en audio.

— Des solutions numériques au service de l'accessibilité

L'accessibilité s'étend également aux outils numériques avec la mise en place de solutions innovantes. Une sonorisation du nom des stations a été déployée sur la ligne 10 à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, et sera progressivement étendue aux lignes 7, 8, 12, 3b et 7b. En complément, l'application Compagnon Train, disponible en téléchargement, permet d'accéder à cette fonctionnalité sur mobile, facilitant ainsi les déplacements des voyageurs sur les lignes non encore équipées de matériel roulant offrant cette option.

L'application TRAD.IV.IA a été intégrée aux terminaux numériques des agents RATP afin de faciliter la communication avec les voyageurs atteints de déficiences auditives ou visuelles, en proposant une assistance en temps réel avec une traduction instantanée et un affichage en mode sombre pour améliorer la lisibilité.

Le dispositif Stopbus a été déployé sur 11 lignes de bus, soit 214 véhicules, afin de permettre aux voyageurs de signaler leur arrêt sans avoir à appuyer sur un bouton physique. Ce système repose sur un boîtier Bluetooth connecté au téléphone du voyageur, envoyant directement l'information au conducteur. Cette solution améliore notamment l'accessibilité pour les personnes déficientes visuelles et celles ayant des difficultés de mobilité.

L'accessibilité numérique a également été renforcée sur les outils en ligne de la RATP. Le site internet ratp.fr et l'application « Bonjour RATP » ont été repensés pour mieux répondre aux normes d'accessibilité du référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA). En 2024, le site ratp.fr a atteint un taux de conformité de 80 % au RGAA, contre 42 % en 2023. L'application mobile « Bonjour RATP » a également progressé avec un taux de conformité de 78 % en 2024, contre 26 % (version Apple) et 34 % (version Android) en 2023. Cette refonte a contribué à une augmentation significative

des visites sur les pages dédiées à l'accessibilité, qui ont doublé leur fréquentation en quelques mois.

— Des supports pédagogiques pour mieux informer les voyageurs

Afin d'améliorer l'autonomie des voyageurs en situation de handicap, la RATP a conçu plusieurs documents pédagogiques et guides pratiques. Un guide détaillé expliquant le fonctionnement des réseaux et adapté aux besoins des personnes en situation de handicap moteur, visuel, auditif ou cognitif est désormais disponible en plusieurs langues.

Un plan spécifique du réseau Paris/Île-de-France a été élaboré afin d'indiquer le niveau d'accessibilité des gares et stations, en précisant la présence d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques ainsi que la profondeur des stations. Un atlas en braille et en gros caractères a été conçu pour les formateurs accompagnant les personnes déficientes visuelles.

Enfin, un guide des bonnes pratiques a été élaboré à destination des agents, en complément des formations à l'accessibilité, afin de garantir un accompagnement optimal des voyageurs à besoins spécifiques.

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 des transports (DGST) veille aux conditions de prise en charge de la sécurité ferroviaire dans toutes les entités du groupe RATP.

La DGST 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.

En 2024, la DGST a piloté la phase de déploiement « pilote » de la « culture juste »⁶ dans le Groupe afin de créer les conditions de

6. 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.

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 formation en e-learning dédiée à la sécurité ferroviaire a été largement dispensée aux équipes d'encadrement des directions d'exploitation et de maintenance, avec pour objectif de renforcer davantage la culture de sécurité ferroviaire au sein du Groupe.

Une campagne de sensibilisation des voyageurs a été déployée en fin d'année dans les gares et stations du réseau métro et RER afin de les sensibiliser sur les comportements à risques susceptibles de générer des accidents individuels (montée ou descente tardive dans les trains, retenue des portes...).

Des audits ont été menés en 2024 sur plusieurs thématiques, notamment le management de la sécurité ferroviaire sur les réseaux de métro, RER et tramway en Île-de-France, ainsi que dans les filiales de RATP Dev, comme à Brest ou sur le Gautrain en Afrique du Sud. Les conclusions de ces audits fournissent une assurance raisonnable quant au degré de maîtrise du Groupe, tout en proposant des axes d'amélioration pour renforcer l'efficacité globale. Le risque d'accident ferroviaire est détaillé dans la section « 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 relatif à la sécurité des transports publics guidés ou la révision de l'arrêté relatif à la sécurité dans les tunnels ;
- 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 de normalisation 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).

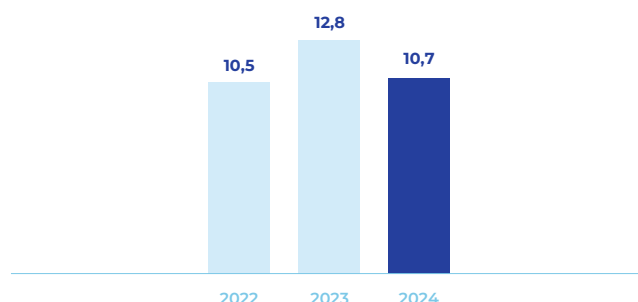
Au sein de RATP Dev, une campagne de sensibilisation destinée aux passagers a été mise en œuvre sur les deux lignes exploitées au Caire, la ligne 3 du métro et le *Light Rail Transit* (LRT), sous forme de vidéos. Cette initiative vise à promouvoir les comportements appropriés et à éviter dans plusieurs contextes : l'accès au réseau, la sécurité dans les gares et stations, à bord des trains, ainsi que l'utilisation des escaliers mécaniques.

À la suite d'un incident sur la ligne 3 du métro au Caire, où un véhicule a quitté la chaussée pour pénétrer dans une zone adjacente aux voies, une analyse a été réalisée sur l'ensemble du réseau exploité par RATP Dev au Caire (L3 et LRT). Cette étude avait pour objectif d'identifier les zones à risque susceptibles de permettre l'intrusion de véhicules sur les voies, afin de prévenir de futurs incidents. Les conclusions de cette étude ont été transmises au ministère et à l'autorité en charge du transport, dans une démarche de partage d'expertise et de renforcement des efforts conjoints pour réduire les accidents sur le réseau.

Sur le réseau de tramway à Casablanca, au Maroc, un dispositif anti-collision, baptisé « *RailEye* », a été testé. À la fin de l'année 2024, une première rame a été équipée de ce système, en collaboration avec le groupement Eyys-Texelis.

Indicateur clé

Accidentalité des réseaux ferrés
(nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux)



L'indicateur d'accidentalité cumulé métro/RER/tramway enregistre une diminution significative de 16% en 2024 par rapport à 2023, passant de 12,8 à 10,7 accidents par million de kilomètres commerciaux. Cette diminution est portée par une amélioration marquée (-17%) pour la RATP, dont le taux d'accidents passe de 12 à 10 et par une réduction de -12% pour RATP Dev, où l'indicateur diminue de 36,4 à 31,9.

Cette tendance favorable s'explique principalement pour la RATP par une diminution des événements individuels de voyageurs, notamment la baisse du nombre des chutes entre quai et train ainsi que des chutes à la voie sur les réseaux métro et RER. Sur le réseau de tramway, la baisse des chutes dans les rames contribue également à cette amélioration.

L'évolution de l'accidentalité du réseau tramway pour RATP Dev (périmètre France) suit une dynamique similaire à celle observée pour la RATP, témoignant d'une amélioration globale des conditions de sécurité des voyageurs.

Ces résultats reflètent le renforcement des actions de prévention et de sensibilisation à la sécurité ferroviaire.

— Renforcer la maîtrise de la sécurité routière

La sécurité routière est un enjeu prioritaire pour le groupe RATP, en particulier pour son réseau bus. Son engagement en la matière contribue à assurer un haut niveau de sécurité pour l'ensemble des usagers de la route et à renforcer son rôle de partenaire des collectivités dans le développement de villes durables et intelligentes. Cette politique s'inscrit dans une démarche globale visant à différencier son offre de services et à garantir des conditions de transport sûres et maîtrisées.

Les dispositifs de gestion des risques mis en place au sein du groupe RATP s'appuient sur une analyse approfondie des situations à risque et un cadre de contrôle interne rigoureux. Plusieurs mesures sont mises en œuvre afin de prévenir les accidents et d'améliorer en continu les pratiques opérationnelles.

- un suivi médical permet de s'assurer que les conducteurs exercent leur métier dans des conditions optimales de sécurité ;
- à la suite de chaque accident, un retour d'expérience est systématiquement organisé afin d'analyser les circonstances, d'identifier des axes d'amélioration et de limiter la récurrence des incidents.

- des contrôles spécifiques, notamment sur les phénomènes d'addiction, sont également réalisés afin de prévenir les comportements à risque et de garantir la sécurité de tous.

Élaborée pour la première fois en 2014, la politique de sécurité routière de la RATP est mise à jour chaque année pour intégrer les évolutions réglementaires, techniques et organisationnelles. La dernière révision a eu lieu le 14 juin 2024.

L'amélioration continue des pratiques en matière de sécurité routière repose sur plusieurs axes :

- le suivi et l'analyse des données d'accidentologie permettent d'adapter les mesures de prévention en fonction des situations observées ;
- la formation régulière des conducteurs vise à renforcer la sensibilisation aux risques routiers, en tenant compte des interactions avec les autres usagers et des évolutions des infrastructures ;
- la diffusion des bonnes pratiques en interne et auprès des parties prenantes contribue à renforcer la culture de la sécurité ;
- enfin, l'optimisation des coûts liés aux accidents routiers s'inscrit dans une démarche de performance et d'amélioration des conditions d'exploitation.

Pour garantir des progrès constants, plusieurs objectifs ont été définis. La RATP vise l'élimination des décès liés aux accidents routiers sur son réseau et la réduction du nombre de blessés graves d'une année sur l'autre. Elle s'engage également à limiter à six le nombre d'accidents pour 100 000 kilomètres parcourus d'ici fin 2025 et à mettre en œuvre au moins une action de prévention annuelle par unité opérationnelle.

La mise en application de cette politique repose sur l'implication de l'ensemble des agents du réseau bus. Leur engagement permet d'assurer son efficacité et son amélioration continue. La RATP mobilise les moyens nécessaires pour accompagner cette démarche et suivre sa mise en œuvre dans la durée.

Cette politique est signée par le directeur de la business unit réseau de surface, garant de son application et de son suivi.

Enfin, l'innovation occupe une place croissante dans l'action de la RATP en matière de sécurité routière. Cela inclut le développement d'aides à la conduite, d'outils visant à promouvoir une conduite sécuritaire, ainsi que la surveillance et le contrôle des organes de sécurité. Ces efforts témoignent de l'engagement du Groupe à améliorer continuellement ses performances en matière de sécurité routière.

Dans le cadre des travaux sur la sécurité routière, deux actions clés ont marqué 2024 :

- un audit sur les roues des bus a été réalisé à la suite d'un incident de perte de roue en circulation. Mené dans les 25 sites de remisage des bus, il a permis d'identifier des pistes de progrès concernant la conformité de la documentation, le respect des procédures et l'entretien des équipements industriels. Des audits de suivi sont prévus pour vérifier la mise en œuvre des actions correctives ;
- une inspection a également été menée dans 16 centres bus pour évaluer le traitement des sinistres et la gestion des agents à risque. Elle s'est concentrée sur les accidents notables, le suivi des agents accidentogènes et la conformité des outils de suivi, dans une optique d'amélioration de la prévention et de réduction des risques.

Des actions de communication et de sensibilisation interne et externe sur la sécurité routière ont également été déployées dans les centres bus en 2024.

Au sein de RATP Cap Île-de-France, RATP Cap Mantois organise chaque année une journée dédiée à la sécurité sur le centre bus de Mantes-la-Jolie, rassemblant divers participants et animations autour de la sécurité routière et des conditions de travail. Lors de cet événement, RATP Cap Mantois a accueilli en 2024 la police municipale, une équipe de Michelin, des intervenants de Carcept Prévoyance, ainsi que 50 élèves du collège de Limay. Parmi les animations proposées figuraient des ateliers de sensibilisation aux premiers secours, un car tonneau, et un simulateur de crash test, offrant une approche pratique et pédagogique des enjeux de sécurité.

— Accroître la sensibilisation du grand public

La RATP multiplie les actions de sensibilisation pour une meilleure cohabitation entre les mobilités douces (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, la sensibilisation à 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 sensibiliser 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.

— 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.

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 en 2024 :

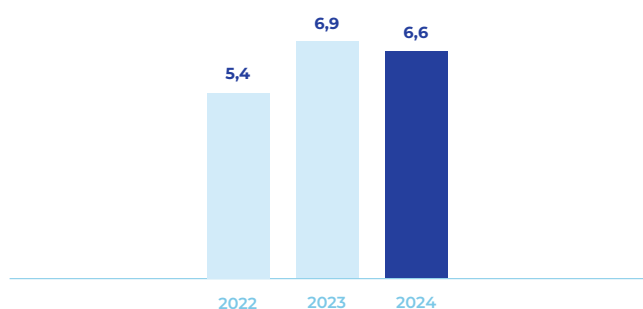
- le *Bus Safety Excellence Gold Award* ;
- la mention spéciale pour le système de transport exceptionnel de l'année.

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.

Indicateur clé

Accidentalité du réseau Bus
(nombre d'accidents annuels pour 100 000 kilomètres)



En 2023, le référentiel de mesure de l'accidentalité a été modifié afin d'intégrer l'ensemble des accidents constatés, y compris ceux impliquant un obstacle fixe, sans collision avec un tiers. Cette évolution permet un suivi plus précis de la performance des unités opérationnelles et une meilleure prise en compte de l'ensemble des événements affectant le réseau.

En 2024, le taux d'accidentalité du réseau bus a diminué de 4 %, passant de 6,9 à 6,6 accidents pour 100 000 kilomètres parcourus. Cette évolution s'accompagne d'une baisse de la fréquence et de la gravité des sinistres, notamment une réduction du nombre de blessés. Par ailleurs, le coût moyen d'un sinistre par véhicule poursuit sa diminution (-5 %), tout comme le nombre de sinistres corporels (-3 %).

Dans le même temps, la part des sinistres matériels continue d'augmenter et représente 89 % des accidents en 2024, tandis que celle des sinistres corporels diminue à 11 %. La majorité des accidents impliquent des véhicules tiers (plus de 60 %), dans un contexte de circulation dense à Paris et en petite couronne. Les accidents impliquant des vélos et des engins de déplacement personnel motorisés (trottinettes électriques, monoroues, hoverboards) restent marginaux, bien qu'ils concernent certains des sinistres les plus graves.

La lutte contre le sentiment d'insécurité dans les transports

Dans un contexte de vigilance accrue, le Groupe s'engage au quotidien pour garantir 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 spécifiquement dédié, le groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR). La mission de la sûreté s'inscrit dans ses responsabilités de service public :

- contribuer à la sûreté des voyageurs, conformément à ses obligations de service public ;
- assurer la sûreté des personnels et les installations, condition essentielle à la continuité des opérations.

La RATP articule son action autour de deux axes principaux en matière de prévention :

- la prévention situationnelle, qui vise à réduire le sentiment d'insécurité des voyageurs ;
- la prévention sociale, qui s'appuie sur des initiatives de sensibilisation, notamment auprès des jeunes publics dans un cadre éducatif.

— Une organisation pour dissuader et intervenir

La RATP s'appuie sur le groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR), un service interne spécialisé qui mobilise près de 1 000 agents, présents 24h/24 et 7j/7 sur les réseaux métro, RER, bus et tramway. Ces agents assurent une double mission : dissuader les comportements à risque par leur présence sur le terrain et intervenir rapidement en cas d'incident pour garantir la sécurité des voyageurs, des personnels et des infrastructures.

— Une coopération renforcée avec les forces de l'ordre

La RATP collabore étroitement avec plusieurs partenaires institutionnels pour optimiser la sûreté sur son réseau. La brigade des réseaux franciliens (BRF) de la préfecture de police se concentre sur la sécurité dans les transports, tandis que les Douanes ciblent les trafics illicites et les contrefaçons. Les polices municipales participent également à des opérations coordonnées, renforçant ainsi l'efficacité et la couverture des dispositifs de sécurité. À fin 2024, 21 conventions ont été signées avec des polices municipales.

— Des technologies au service de la sécurité

Les technologies jouent un rôle central dans la stratégie de sûreté de la RATP. Avec plus de 50 000 caméras de vidéosurveillance déployées sur le réseau, la surveillance est continue, permettant une détection rapide des incidents. Les bornes d'appel d'urgence, présentes dans les stations et gares, offrent un accès direct au poste de commandement pour une prise en charge immédiate.

La RATP investit dans des projets de recherche et d'innovation pour renforcer la sûreté de son réseau. Des technologies d'intelligence artificielle sont utilisées pour détecter les comportements suspects, dans le cadre expérimental défini par la loi, et pour optimiser la gestion des flux. Ces innovations, combinées à des études sur la résilience des infrastructures, renforcent la sécurité globale du réseau.

En outre, la RATP a introduit le dispositif OVIDE (observation du vandalisme et des intrusions par dispositif éphémère), une technologie discrète conçue pour prévenir les actes de vandalisme et détecter les intrusions. Ce système renforce la protection des infrastructures sensibles.

— Une démarche proactive en matière de prévention

La prévention est un pilier essentiel de la stratégie de sûreté de la RATP. L'amélioration des espaces publics, notamment par un éclairage renforcé et une meilleure visibilité, contribue à réduire le sentiment d'insécurité. En parallèle, les unités cynotechniques, composées de chiens et de leurs maîtres, interviennent dans 59 gares RER et toutes les stations de métro pour détecter les menaces et dissuader les comportements à risque.

Les agents de sûreté suivent également des formations continues, leur permettant d'adapter leurs compétences aux évolutions des risques. Ces sessions incluent la gestion de crise et la prévention des violences, assurant ainsi une capacité d'intervention optimale.

— Accompagner l'action des pouvoirs publics

Le risque d'attentat demeure une priorité majeure pour la sécurité des transports publics. En partenariat avec les pouvoirs publics, la RATP déploie des mesures ciblées pour prévenir ces menaces, renforcer la vigilance et limiter leur impact sur l'ensemble de son réseau.

La RATP applique les directives du plan Vigipirate en augmentant la surveillance dans les zones sensibles, en adaptant les contrôles d'accès et en déployant des dispositifs de sécurité avancés. Les agents, formés en continu, s'adaptent aux évolutions de ce dispositif national, garantissant une réponse rapide et appropriée aux menaces potentielles.

Des exercices de simulation d'attentats, organisés en partenariat avec les forces de l'ordre et les services d'urgence, permettent de tester les protocoles existants et d'améliorer la coordination des différents acteurs. Ces simulations renforcent la préparation des équipes face à des situations d'urgence et consolident la capacité de réaction de la RATP.

La loi « Le Roux-Savary » de 2016 a permis d'élargir les prérogatives des agents de la RATP, leur donnant la possibilité d'effectuer des inspections visuelles et des contrôles renforcés. Ces évolutions ont contribué à une meilleure prévention et à un niveau de sécurité accru sur le réseau.

La loi n° 2023-380 du 19 mai 2023, relative aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, a autorisé à titre expérimental l'utilisation de la vidéosurveillance algorithmique jusqu'au 31 mars 2025. Cette initiative vise à renforcer la sécurité lors de grands événements en analysant en temps réel les images capturées par les systèmes de vidéoprotection.

Parallèlement, la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports, déposée par le sénateur Philippe Tabarot en décembre 2023, prévoit notamment l'élargissement des prérogatives des agents du GPSR et la pérennisation de l'utilisation des caméras piéton par les agents de contrôle.

Acteur clé de la stratégie nationale de lutte contre les incivilités et la délinquance, la RATP collabore régulièrement avec les collectivités locales et les institutions pour partager son expertise. Ces partenariats permettent d'agir en synergie pour garantir un environnement sécurisé et serein aux usagers.

— Agir contre les violences sexistes, sexuelles et les incivilités dans les transports

La RATP s'engage activement dans la lutte contre les violences sexistes et sexuelles ainsi que les incivilités sur son réseau, avec pour ambition de garantir un environnement respectueux et sécurisé pour tous les usagers.

Des initiatives de prévention ont été déployées pour encourager le civisme et sensibiliser les usagers, notamment les plus jeunes. Des marches exploratoires, organisées avec les voyageurs, permettent d'identifier les zones perçues comme sensibles et d'y apporter des améliorations concrètes. Par ailleurs, des supports pédagogiques ciblés, destinés notamment aux collégiens, visent à promouvoir les règles de savoir-vivre dans les transports et à valoriser le respect des autres.

Les agents de la RATP bénéficient d'une formation continue pour renforcer leur capacité à gérer les incidents liés au harcèlement et aux incivilités. Ces formations incluent la détection des signaux

d'alerte, la gestion des signalements et l'accompagnement des victimes, tout en les préparant à intervenir de manière adaptée et efficace dans les situations sensibles.

Pour améliorer la prise en charge des incidents, la RATP a renforcé ses dispositifs d'alerte et de signalement. En collaboration avec la préfecture de police et des associations spécialisées, des partenariats ont été mis en place pour garantir un accompagnement complet des victimes, depuis le signalement initial jusqu'à l'aide dans les démarches administratives et judiciaires. Le numéro d'urgence 3117, accessible 24h/24 et 7j/7, permet de signaler rapidement tout comportement inapproprié ou toute situation à risque. Ce numéro de téléphone par ailleurs décliné sous forme de SMS au 31177 pour plus de discrétion fait l'objet de communication grand public tout au long de l'année. D'abord avec des éléments de signalétique dans les RER par exemple ou encore dans le cadre de campagnes *ad hoc*, comme le 25 novembre 2024, pour la journée internationale de lutte contre les violences faites aux femmes. À cette occasion, le groupe RATP a rappelé ce numéro d'alerte, mis en place en collaboration avec Transilien SNCF Voyageurs, la région Île-de-France et Île-de-France Mobilités, et communiqué sur le développement d'un réseau de « *safe places* » et la mise en place de l'arrêt à la demande dans les bus. L'un des visuels rappelait « *Pour arrêter un agresseur il faut du courage, mais surtout un téléphone* ».

En 2024 près de 31 % des atteintes sexuelles portées à la connaissance de RATP Sûreté l'ont été par le 3117.

Lieux sûrs et réseau de sécurité

En décembre 2023, la RATP et Île-de-France Mobilités ont inauguré le réseau « *Safe Place UMay* », des lieux sûrs implantés dans des commerces du réseau de transport. Ces espaces, dont les premiers ont été déployés à la gare d'Auber, offrent un accueil sécurisé aux victimes et les orientent vers les démarches adaptées. Ce dispositif, soutenu par des formations spécifiques pour les employés des commerces partenaires, constitue un maillage complémentaire aux dispositifs existants pour renforcer la confiance et la sécurité des usagers. Ce dispositif a été enrichi de 64 commerces de mieux en mieux répartis sur le réseau RATP.

Depuis septembre 2023, la RATP a généralisé le dispositif de descente à la demande sur toutes les lignes de bus à Paris, en petite couronne et sur le réseau Noctilien. Disponible à partir de 22 heures, ce service permet aux voyageurs de demander au machiniste de s'arrêter entre deux arrêts réguliers, pour les rapprocher de leur destination. Celui-ci choisit un point d'arrêt sécurisé, bien éclairé et avec un cheminement piéton à proximité. Ce dispositif vise à réduire le sentiment d'insécurité, particulièrement pour les femmes, les personnes âgées et celles ayant une mobilité réduite, en diminuant les trajets à pied dans des zones peu fréquentées ou mal éclairées.

Communication et sensibilisation renforcées

À l'occasion de la Journée internationale de lutte contre les violences faites aux femmes, la RATP, en partenariat avec Île-de-France Mobilités et Transilien SNCF Voyageurs, a lancé en novembre 2023, une campagne de communication visant à informer les usagers sur les solutions disponibles, telles que le numéro 3117. Cette campagne avait également pour objectif de prévenir les comportements inappropriés, de renforcer la gestion des alertes et d'améliorer la prise en charge des victimes. Par ailleurs, des initiatives régulières rappellent aux usagers l'importance de respecter les autres et de contribuer à un environnement collectif apaisé.

— Prévenir et sensibiliser auprès des jeunes publics

La RATP s'engage activement auprès des jeunes pour promouvoir la citoyenneté, encourager un usage respectueux des transports en commun et prévenir les comportements à risque. À travers des initiatives éducatives et pédagogiques, elle s'efforce de développer une culture du vivre-ensemble dès le plus jeune âge.

Un réseau d'ambassadeurs en milieu scolaire

La mission de coordination de la prévention a formé un réseau de 145 agents volontaires qui interviennent dans les écoles et collèges pour sensibiliser les élèves aux bonnes pratiques dans les transports en commun. Ces interventions abordent des thèmes essentiels tels que le respect des autres, les règles de sécurité et la lutte contre les incivilités, renforçant ainsi les valeurs de citoyenneté et de responsabilité.

Le « permis de transport en commun »

Lancé en 2023, le « permis de transport en commun » est un programme destiné aux élèves du CM2 à la 6^e. Gratuit et conçu de manière ludique, il vise à enseigner les règles du savoir-voyager à travers :

- un parcours sécurité, animé par un agent et accompagné d'un parent, pour découvrir les dispositifs d'alarme, les règles de sécurité et les comportements appropriés dans les transports ;
- un questionnaire à choix multiples, permettant de valider les acquis et de recevoir un « permis de transport en commun » ;
- un jeu éducatif, intitulé *On se déplace en famille*, offert aux participants pour prolonger l'apprentissage à la maison et impliquer leur entourage.

Partenariats et campagnes de sensibilisation

En collaboration avec l'Éducation nationale, la RATP intègre ses initiatives éducatives dans les projets pédagogiques des établissements scolaires, assurant ainsi leur pertinence et leur portée. En parallèle, des campagnes de communication ciblées visent à sensibiliser les jeunes au respect des infrastructures et des autres usagers, tout en les incitant à adopter des comportements responsables et respectueux.

— Garantir la sûreté des transports publics pendant les Jeux de Paris 2024

Lors des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, RATP Sûreté a joué un rôle central dans la sécurité des transports publics et des événements associés. Face à l'afflux massif de spectateurs, elle a déployé des mesures spécifiques, combinant innovations technologiques, gestion optimisée des flux et coordination renforcée avec les partenaires institutionnels.

Pour renforcer la vigilance sur son réseau, la RATP a mis en place des dispositifs avancés, dont des outils d'intelligence artificielle dédiés à la vidéoprotection, dans le cadre expérimental prévu par la loi. Afin d'améliorer le traitement des objets délaissés, elle s'est appuyée sur des véhicules d'intérêt général prioritaire dont l'utilisation a été autorisée, à des fins de cyno-détection et à titre expérimental, par un décret du 27 février 2024.

Afin de gérer l'augmentation des déplacements, l'offre de transport a été augmentée de 15 %, tandis que 2 200 gendarmes ont été mobilisés pour patrouiller aux côtés des agents de sécurité de la RATP. Cette présence accrue a contribué à dissuader les comportements indésirables et à garantir un environnement sécurisé.

Lors des Jeux de Paris 2024, le centre de coopération opérationnelle de la sécurité (CCOS), installé à la préfecture de police, a

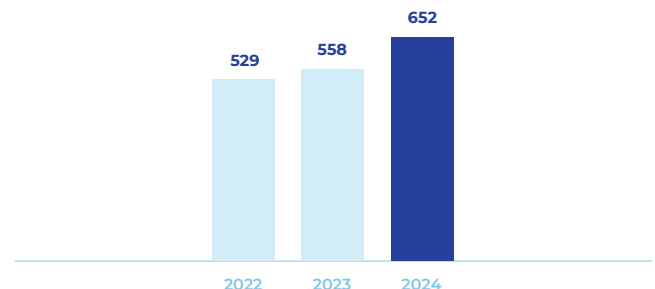
été un élément central pour garantir la sécurité des transports. Opérationnel 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, ce centre a rassemblé les principaux acteurs de la sécurité, parmi lesquels le GPSR, la sûreté régionale des transports, la police et la gendarmerie.

Le CCOS a assuré une gestion en temps réel des incidents grâce aux informations recueillies par les patrouilles et les systèmes de surveillance. Ce dispositif a permis des interventions rapides et efficaces, avec un redéploiement stratégique des forces vers les zones sensibles, notamment les gares et stations les plus fréquentées.

Les vidéopatrouilleurs et opérateurs présents au CCOS ont joué un rôle crucial en fournissant des renseignements détaillés, facilitant ainsi la coordination et l'efficacité des équipes sur le terrain. En partenariat avec la brigade des réseaux ferrés (BRF) et la sûreté régionale des transports (SRT), le CCOS a garanti une couverture sécuritaire optimale des hubs stratégiques, offrant à la fois sécurité et fluidité aux millions d'usagers durant l'événement. Le CCOS s'inscrit dans une perspective de pérennité. Après les Jeux de Paris 2024, il constitue un dispositif clé dans l'architecture de sécurité des transports franciliens, renforçant la coordination interservices et poursuivant ses missions de veille, d'analyse et d'intervention pour assurer la sûreté quotidienne du réseau.

Indicateur clé

Temps moyen de présence journalière du Groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) sur les réseaux
(heures/équipe/jour)



La hausse de 17 % de l'indicateur entre 2023 et 2024 résulte de l'augmentation du nombre d'équipes du GPSR déployées sur le réseau, passant de 96,7 équipes en moyenne par jour en 2023 à 110,8 en 2024. Cette augmentation est principalement liée à la nécessité d'une sécurisation exceptionnelle en prévision des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, impliquant un renforcement des effectifs sur l'ensemble du réseau. Par ailleurs, le temps moyen de présence journalière du GPSR sur les réseaux de la RATP est passé de 558 heures à 652 heures par équipe et par jour, traduisant un engagement accru des agents sur le terrain.

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'un des enjeux majeurs pour la RATP est d'assurer une qualité de l'air satisfaisante dans ses espaces, tant pour les voyageurs que pour les salariés, afin de préserver leur santé. La pollution de l'air

dans ces espaces est principalement liée à l'activité ferroviaire, qui génère des particules, ainsi qu'à l'introduction de polluants provenant de l'air extérieur. La pollution gazeuse reste faible dans les espaces souterrains ferroviaires, mais la RATP doit accorder une attention particulière aux particules produites par les systèmes de freinage du matériel roulant.

La qualité de l'air dans les espaces souterrains ne fait pas l'objet de seuils réglementaires 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'établir une valeur guide spécifique à la pollution de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines (EFS). Cependant, l'agence recommande des valeurs à ne pas dépasser pour les usagers, en fonction des durées d'exposition dans ces espaces.

La RATP met tout en œuvre pour respecter ces recommandations et, depuis de nombreuses années, a adopté une démarche volontariste visant à réduire la présence des particules fines et ultrafines dans l'air de ses espaces souterrains.

— Une surveillance quotidienne de la qualité de l'air

Depuis plus de vingt-cinq ans, la RATP surveille en continu la qualité de l'air dans ses enceintes ferroviaires souterraines, en partenariat avec Île-de-France Mobilités, l'Anses, l'Ineris et Airparif. Ces mesures sont réalisées conformément à un protocole strict, utilisant des appareils de référence régulièrement entretenus et opérés par un laboratoire interne accrédité par le Comité français d'accréditation (COFRAC). Ce dispositif garantit la fiabilité des mesures et l'impartialité des résultats.

Depuis 1997, des mesures en continu sont effectuées dans des stations représentatives du réseau RATP, notamment à Franklin D. Roosevelt (ligne 1) et Châtelet (ligne 4). La gare RER d'Auber (ligne A) a rejoint ce dispositif en 2006, suivie des gares de Châtelet - Les Halles et de Nation, également sur la ligne A, en 2021. Ces sites instrumentés forment le réseau SQUALES (surveillance de la qualité de l'air de l'environnement souterrain). Les mesures portent sur plusieurs paramètres : température, humidité relative, dioxyde de carbone, oxydes d'azote et particules.

Les voyageurs peuvent accéder à ces données via :

- le site internet de la RATP (<https://air-interieur.ratp.fr/>), qui offre des visualisations en temps réel. Depuis l'été 2023, un portail dédié à la qualité de l'air a été mis en ligne, et depuis septembre 2024, un QR code sur les quais des stations permet un accès direct à ces informations ;
- la plateforme Open Data de la RATP (<https://data.ratp.fr/>).

Des campagnes de mesures ponctuelles à divers points du réseau souterrain viennent compléter cette surveillance continue.

En juin 2022, Airparif a publié un rapport évaluant le dispositif de surveillance et d'information sur la qualité de l'air dans les espaces souterrains exploités par la RATP pour Île-de-France Mobilités. Ce rapport a salué ce dispositif comme « le système de mesure de référence le plus complet au monde ». Dans ce cadre, Île-de-France Mobilités a chargé Airparif d'identifier des pistes d'amélioration, notamment pour mieux informer les usagers sur la variabilité des concentrations de particules en fonction des typologies de stations, étudier les émissions au niveau des grilles de ventilation et établir une cartographie des stations et gares par niveaux de concentration en particules.

Une première cartographie, publiée en janvier 2024, a identifié trois stations (Belleville ligne 2, Oberkampf ligne 5 et Jaurès ligne 5)

avec des concentrations en PM10 (particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur ou égal à 10 micromètres) supérieures aux seuils indicatifs (non réglementaires) de l'ANSES, pour lesquelles un renforcement de la ventilation a été mis en œuvre. Une seconde cartographie, publiée en octobre 2024, a élargi l'analyse à l'ensemble des stations et gares du réseau et identifié 13 stations, situées sur les lignes 2, 5 et 9, également au-delà des seuils indicatifs. Ces stations figuraient déjà parmi les priorités du plan d'actions de la RATP.

Les principales actions entreprises sur ces lignes incluent :

- les travaux engagés avec l'entreprise Wabtec sur le développement de matériaux de freinage moins abrasifs pour le MF01, en circulation sur les lignes 2, 5 et 9, et pour le RER A sur lequel ces matériaux sont en cours de déploiement ;
- le renouvellement, début 2024, d'un ventilateur dans l'environnement de la station Belleville, ainsi qu'un ventilateur à proximité de la station Père Lachaise ;
- le renforcement d'un ventilateur à proximité de la station Léna en 2023 ;
- un autre renforcement de ventilateur à la station Jaurès au printemps 2024 ;
- la proposition de création à Oberkampf d'une nouvelle ventilation, soumise à Île-de-France Mobilités ;
- le renforcement du ventilateur à proximité des stations Laumière et Ourcq, en attente d'autorisation de la Ville de Paris.

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 harmoniser les mesures de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines françaises. La RATP applique ces recommandations, avec notamment une cartographie d'une cinquantaine de quais réalisée en 2021 et l'instrumentation de trois stations de métro sur une période de deux semaines en 2022. En 2023, des mesures de particules et de métaux ont été effectuées sur tous les types de rames de chaque ligne, et en 2024, une cartographie complète de tous les quais souterrains du réseau RATP a été menée.

Il convient de rappeler que les modes ferrés, en tant qu'alternative à l'autosolisme, contribuent à réduire la pollution de l'air ambiant extérieur, notamment les polluants issus des phénomènes de combustion (particules ultrafines, monoxyde de carbone, dioxyde d'azote, benzène, toluène, hydrocarbures aromatiques polycycliques, etc.). Les niveaux de concentrations en particules fines et en ozone relevés par Airparif dans l'air extérieur continuent de dépasser les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé.

Une instance de concertation a été créée par la RATP sur la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines (EFS) en Île-de-France avec l'ensemble des parties prenantes externes (représentants de l'État, Île-de-France Mobilités, région Île-de-France, Ville de Paris, experts, associations et industriels du secteur).

Ce comité des parties prenantes externes sur la qualité de l'air dans les EFS exploitées par la RATP permet de recueillir les différents points de vue, partager des informations et émettre des recommandations sur le plan d'actions déployé par la RATP.

Ce nouveau comité est placé sous la présidence de Francelyne Marano, professeure émérite à l'université de Paris Cité,

membre du Comité de prévention et de précaution au ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, et vice-présidente du comité d'experts santé, environnement, travail de Santé publique France.

Depuis sa création en mars 2022, ce comité s'est réuni à quatre reprises.

— 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 mené 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 2024, la RATP a procédé à cinq renforcements et huit renouvellements de ventilateurs de tunnel. Sur la période 2025-2029, dans le programme d'investissement en cours de validation avec Île-de-France Mobilités, il est envisagé d'investir 54 millions d'euros pour quatre créations, 15 renouvellements ou renforcements de ventilateurs de tunnel.

Réduire la production particulaire inhérente à tout système de transport ferroviaire

La friction engendrée par le freinage mécanique des rames constitue l'une des principales sources d'émission de particules. La RATP s'efforce de réduire ces émissions autant que possible en déployant le freinage électrique, qui n'émet pas de particules, lors du renouvellement des rames. Le parc matériel RER est équipé à 100 % de freinage électrique, tandis que le parc métro l'est à 70 %. L'arrivée du futur matériel MF19 pour le métro permettra d'atteindre un équipement entièrement doté de freinage électrique d'ici 2035.

En parallèle, la RATP explore des solutions innovantes pour réduire les émissions de particules liées au freinage, en partenariat avec l'équipementier ferroviaire Faiveley Wabtec. Depuis octobre 2020, des tests sur banc d'essai ont démontré des réductions significatives des émissions grâce à des garnitures de frein dites « *Green Friction* ». En 2022, trois rames du RER A ont été équipées de cette technologie pour une phase d'expérimentation.

Afin de confirmer ces premiers résultats prometteurs, la RATP a étendu les essais en 2023 à une dizaine de rames du RER A. Ces tests visaient à évaluer la performance globale de la solution, notamment en vérifiant l'absence d'effets secondaires indésirables tels qu'une usure prématurée ou des nuisances acoustiques. Île-de-France Mobilités a validé le déploiement de ce dispositif sur l'ensemble du matériel roulant du RER A ; celui-ci sera achevé d'ici l'été 2025.

Limiter l'impact des travaux

Concernant les trains de maintenance des infrastructures, 12 locotracteurs entièrement électriques remplaceront les anciens locotracteurs diesel (montant du marché : 43 millions d'euros). La livraison du premier locotracteur a eu lieu en septembre 2024, et des essais sont en cours sur les voies RATP. La fabrication est bien avancée, avec le dixième locotracteur en cours de production pour des réceptions prévues en 2025 et 2026. Par ailleurs, une draine bi-mode diesel/batterie destinée à la maintenance des caténaires a été livrée en octobre 2022, et les essais de réception sont toujours en cours (marché de 2,8 millions d'euros).

Rechercher les meilleures solutions techniques à travers l'innovation

La RATP conduit et expérimente diverses solutions innovantes pour améliorer la qualité de l'air dans ses stations. Les appels à projets de la région Île-de-France permettent également de recueillir des propositions d'innovation, analysées et priorisées par un comité de sélection réunissant Airparif, la région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, la SNCF et la RATP. En fonction des résultats des tests et de leur faisabilité, ces innovations pourront être déployées sur le réseau.

Dans le cadre de son plan Nouvel AIR (2022-2027), la région Île-de-France a lancé un deuxième appel à projets en juillet 2022 pour financer de nouvelles solutions visant à améliorer la qualité de l'air dans les espaces souterrains. La RATP, en accord avec Île-de-France Mobilités et la Région, a présélectionné deux solutions : la filtration électrostatique en station et l'utilisation de semelles de freinage moins émissives sur les rames des lignes 2, 5 et 9. Les expérimentations débuteront en 2025, avec une installation des modules de filtration électrostatique prévue au premier trimestre à la station Belleville (ligne 2).

Entre novembre 2022 et février 2023, une expérimentation a été menée à la station Campo Formio (ligne 5) sur un produit fixateur de particules. Ce procédé vise à agglomérer les particules fines présentes sur les voies afin de faciliter leur évacuation par un nettoyage à l'eau. Les premiers résultats sont prometteurs, mais il reste nécessaire d'évaluer l'efficacité de cette solution sur le long terme, ainsi que son éventuelle industrialisation en France. Cette expérimentation a également conduit à l'étude d'une autre solution lessivante, avec épandage à l'aide d'un train en cours d'évaluation.

Enfin, une autre approche consiste à installer des filtres passifs régénérables, capables de piéger les particules grâce à la vitesse de l'air générée par la circulation des rames. Des études menées entre 2022 et 2023 ont produit des résultats encourageants, mais l'impact de cette solution à grande échelle doit encore être confirmé.

— Un suivi sanitaire

En partenariat avec Santé publique France, la RATP a lancé dans les années 2000 une vaste étude épidémiologique sur une cohorte de grande ampleur (96 000 personnes) composée de salariés et d'ex-salariés de la RATP, couvrant la période 1980-2012 (cohorte EDGAR). Menée sur différentes périodes, cette étude analyse 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 régulièrement partagés en interne et avec la communauté scientifique. Depuis le début de cette démarche, la surveillance n'a pas mis en évidence de surmortalité dans la cohorte RATP par rapport à la population d'Île-de-France. Les principales causes de décès observées sont similaires à celles de la population générale, à savoir les cancers et les maladies cardiovasculaires.

Chez les conducteurs, aucune surmortalité n'a été détectée concernant les pathologies cardiovasculaires ou celles de l'appareil circulatoire liées au travail 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.

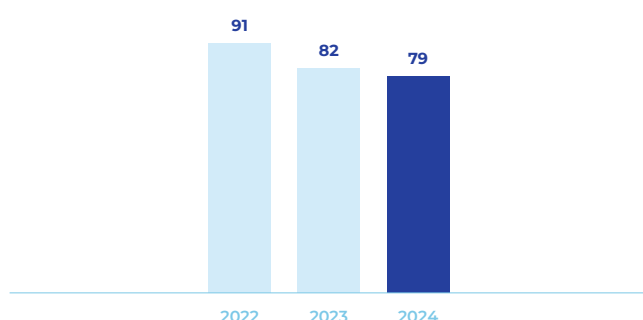
Par ailleurs, depuis 2018, une étude prospective intitulée Robocop a été menée en partenariat avec l'Institut de santé au travail de Lausanne, impliquant environ 300 travailleurs actifs de la RATP. Cette étude n'a pas révélé de lien entre les biomarqueurs de la bronchopneumopathie chronique obstructive (BPCO) et l'exposition

aux particules PM10 chez les salariés travaillant dans les enceintes ferroviaires souterraines. Elle sera également prolongée dans le cadre du nouveau partenariat avec Santé publique France.

La RATP prévoit de signer prochainement un contrat avec ClinSearch afin de bénéficier de son expertise en épidémiologie pour accompagner les nouvelles études et le prolongement des études existantes, notamment EDGAR et Robocop.

Indicateur clé

Taux de particules dans les stations souterraines du réseau Squales
(concentration moyenne de particules PM10 en µg/m³)



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. Les indicateurs de 2024, 2023 et 2022 sont comparables entre eux, après les modifications du périmètre de calcul mises en œuvre les années précédentes (arrêt des mesures pour travaux à la gare d'Auber de 2019 à 2021, ajout des gares de Nation et de Châtelet - Les Halles au réseau de surveillance en 2021).

L'indicateur de 2024 témoigne d'une continuité de la baisse des concentrations en PM10 par rapport aux deux années antérieures, avec une diminution de 13 % entre 2022 et 2024. Les évolutions sont toutefois contrastées d'une station à une autre sur l'année 2024. 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 13 % et 9 %. Les travaux de gros œuvre liés à la rénovation de la gare d'Auber sont achevés et les émissions particulaires sur le tronçon Auber / Châtelet - Les Halles sont en forte diminution. L'achèvement de ces travaux de rénovation est prévu courant 2025 ;
- l'amélioration de la qualité de l'air la plus significative concerne la station Châtelet ligne 4 avec une concentration moyenne PM10 divisée de moitié. Ce constat est expliqué en partie par la fin des travaux d'automatisation et l'amélioration du renouvellement de l'air dans la station. Après un arrêt de six mois d'un ventilateur de tunnel pour cause de maintenance (changement de l'insonorisant acoustique), une remise en fonctionnement de l'ouvrage a été réalisée à la fin de l'année 2023. L'amélioration globale de la qualité de l'air sur le réseau est liée aux actions engagées par la RATP et Île-de-France Mobilités, notamment l'amélioration de la ventilation (renforcement et renouvellement des ventilateurs) et la modernisation du matériel roulant (freinage électrique, matériaux moins abrasifs) comme indiqués dans le paragraphe « Des actions concrètes pour une amélioration continue de la qualité de l'air » ci-dessus ;

- La concentration moyenne annuelle PM10 à la station Franklin D. Roosevelt (ligne 1) est restée stable entre 2023 et 2024.

À la gare de Nation sur la ligne A du RER, une augmentation de la concentration moyenne PM10 de 32 % a été observée en 2024. Ce bilan est expliqué en partie par l'arrêt de plusieurs ventilateurs de tunnel pour cause de maintenance (changement de l'insonorisant acoustique). Un premier ventilateur a été à l'arrêt de février à septembre et un deuxième ventilateur est à l'arrêt depuis octobre. La remise en fonctionnement de l'ouvrage est prévue au premier semestre 2025.

Réduire les nuisances sonores et vibratoires

Implantée au cœur de la ville, la RATP s'engage à minimiser les impacts sonores et vibratoires pour ses voyageurs, ses riverains et ses collaborateurs, en mettant en œuvre des mesures de prévention et de réduction de ces nuisances.

Le bruit généré par les transports constitue la principale source de nuisance sonore pour les Franciliens. Cependant, la circulation ferroviaire et les autobus représentent moins de 15 % de ces nuisances, loin derrière les deux-roues motorisés (35 %), les véhicules routiers (24 %) et les klaxons/sirènes (18 %).

Chaque année, plus de 500 plaintes liées à la circulation ferroviaire (RER, métro, tramway), routière (bus), aux équipements (escaliers mécaniques, ventilateurs, sonorisation) ou aux chantiers sont enregistrées. Pour répondre à ces enjeux, la RATP investit environ 3 millions d'euros par an dans des opérations visant à réduire le bruit et les vibrations à la source. Le Groupe maintient un dialogue constant avec ses parties prenantes, notamment les riverains, les élus locaux et les associations, pour répondre à leurs attentes sur ces questions.

La RATP va plus loin en évaluant désormais les impacts sanitaires extra-auditifs, comme la gêne et les troubles du sommeil. Elle s'inspire de la méthode proposée par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) pour les projets d'infrastructures, prenant en compte les seuils recommandés de 54 dB(A) de jour et 44 dB(A) de nuit. Bien que la RATP ne soit pas soumise à cette obligation, elle vise l'intégration progressive de ces valeurs guide dans ses projets, malgré l'écart significatif entre ces valeurs et le référentiel réglementaire en vigueur.

— Supprimer les points noirs du bruit en Île-de-France

La RATP concentre ses efforts sur la résorption des derniers points noirs du bruit (PNB) en Île-de-France, avec pour ambition d'atteindre l'objectif de zéro PNB sur le réseau historique d'ici fin 2025. Parallèlement, elle s'engage à prévenir la génération de nouveaux PNB dans tous les projets de création ou de modification significative des infrastructures de transport terrestre.

En 2024, 126 personnes restent exposées à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites admissibles. Pour accélérer la résorption des derniers PNB, une convention de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, signée en 2022 entre la région Île-de-France, Bruitparif et la RATP, a permis de définir en 2024 les modalités de financement et de traitement de 14 PNB situés le long du RER B, sur les communes d'Arcueil, Cachan et Gentilly. Une enveloppe de 350 000 euros sera dédiée à des travaux de traitement de façade pour éliminer ces nuisances sur le réseau historique.

Depuis 2007, la RATP et ses partenaires (l'Ademe, l'État, la région Île-de-France, le département du Val-de-Marne, la Métropole du Grand Paris, ainsi que les communes de Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois) ont investi 33,5 millions d'euros pour le traitement des PNB sur le réseau historique.

Dans le cadre de son engagement pour l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens, la RATP s'inscrit pleinement dans le plan anti-bruit de la région Île-de-France, adopté le 26 septembre 2024. Ce plan prévoit un doublement des crédits alloués à la lutte contre le bruit ferroviaire, portant le budget à 30 millions d'euros, ainsi qu'une enveloppe de 28 millions d'euros pour réduire le bruit routier, notamment grâce à des enrobés phoniques et des murs antibruit, avec un horizon de réalisation fixé à 2030.

— 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 acoustique de la RATP est la non-génération de nouveaux PNB dans tous les projets de création ou de modification significative des infrastructures de transports terrestres. Cet engagement vise à maîtriser les impacts sonores dans un contexte réglementaire constant. Ainsi, une étude acoustique systématique est réalisée dès qu'un des paramètres d'exploitation évolue, que ce soit en raison d'un changement ou d'une modernisation du matériel roulant, d'une modification de l'offre, des périodes d'exploitation, de la vitesse ou de l'armement des infrastructures.

Cette étude permet d'identifier les risques potentiels, d'anticiper les plans d'action nécessaires et de déclencher les études d'impact en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, telles que l'autorité organisatrice, le gestionnaire d'infrastructure, l'opérateur et le constructeur de matériel roulant. Grâce à cette approche rigoureuse, l'actualisation 2022 des cartes de bruit stratégiques du réseau RATP n'a révélé aucun nouveau PNB en Île-de-France. De plus, les bilans économiques, sociaux et environnementaux réalisés sur les grandes infrastructures financées par des fonds publics ont confirmé ces résultats. Ces bilans sont effectués entre trois et cinq ans après la mise en service des infrastructures :

- prolongement de la ligne de tramway T1 (Gare de Saint-Denis à Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles, 2020) : gains acoustiques de 0 à -4,5 dB(A) sans création de PNB. 64 % des riverains vivent à des niveaux sonores inférieurs aux seuils recommandés ;
- prolongement de la ligne 8 (Créteil-Préfecture à Pointe du Lac, 2020) : gains acoustiques de -2 à -5 dB(A) sans création de PNB. 79 % des riverains bénéficient de niveaux sonores inférieurs aux seuils recommandés ;
- prolongement de la ligne de tramway T2 (La Défense à Pont de Bezons, 2022) : gains acoustiques de -1 à -10 dB(A) sans création de PNB. 90 % des riverains vivent à des niveaux sonores inférieurs aux seuils recommandés ;
- création de la ligne de tramway T7 (Villejuif-Aragon à Porte de l'Essonne, 2023) : gains acoustiques de -1 à -9,5 dB(A) sans création de PNB. 97 % des riverains sont exposés à des niveaux inférieurs aux seuils recommandés ;
- création de la ligne de tramway T5 (Marché de Saint-Denis à Garges – Sarcelles, 2023) : gains acoustiques de -4 à -7 dB(A) sans création de PNB. 96 % des riverains vivent à des niveaux inférieurs aux seuils recommandés.

Au sein de RATP Dev, spécialement sur le réseau BOC à Johannesburg en Afrique du Sud, les zones sensibles au bruit situées le long du réseau ferroviaire ont été identifiées et, dans le cadre de la démarche d'amélioration continue de la filiale, elles ont été équipées de murs antibruit. La filiale BOC contrôle deux fois par an les niveaux de bruit dans toutes les zones sensibles au bruit afin de mesurer les niveaux sonores et de confirmer l'efficacité des mesures mises en place.

Sur le réseau GEST à Florence en Italie, grâce à l'installation de sept microphones placés à des points stratégiques le long de la ligne, une base de données a été constituée pour analyser chaque dépassement des limites de bruit. Ce système permet de croiser les données relatives aux véhicules, à leur vitesse, à leur direction, aux conditions météorologiques, ainsi qu'au numéro de tram, tout en intégrant les informations sur le système de graissage actif en ligne. Afin d'améliorer la réactivité et la gestion des anomalies, un système de suivi continu du bruit a été mis en place. Ce dispositif offre une meilleure capacité d'analyse et permet de répondre plus efficacement aux éventuelles plaintes.

— 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 vingt et un jours. Pour cela, elle met en œuvre des mesures allant de diagnostics approfondis sur les infrastructures à des analyses acoustiques et vibratoires en limite de propriété ou au pied des bâtiments riverains impactés. Trois millions d'euros ont été investis dans des opérations de maintenance préventive sur 32 zones sensibles ainsi que dans des actions curatives réalisées à la suite de signalements.

Indicateur clé

	2022	2023	2024
Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibrations			
RATP			
RATP Solutions Ville (RATP Real Estate)	547	483	421

Le nombre de réclamations et de plaintes liées aux nuisances sonores et vibratoires a poursuivi sa diminution en 2024, passant de 483 en 2023 à 421 en 2024, soit une baisse de 13 %. Cette tendance s'inscrit dans une évolution amorcée depuis 2022, où 547 réclamations avaient été enregistrées.

Plusieurs facteurs expliquent cette évolution. La livraison de projets d'infrastructure ou d'extensions de ligne, tels que l'atelier de maintenance des équipements et les lots immobiliers à Vaugirard, ainsi que le prolongement de la ligne 11, a permis de réduire les nuisances liées aux travaux des années précédentes. Par ailleurs, le déploiement progressif de bus électriques, plus silencieux que les bus thermiques, a contribué à réduire les nuisances sonores perçues par les riverains. L'indicateur couvrant uniquement le périmètre de la RATP et de RATP Solutions Ville, les plaintes liées au bruit-vibrations des lignes de tramway, de bus et aux centres bus transférés de la RATP Cap Île-de-France entre 2023 et 2024 ne sont pas comptabilisées dans l'indicateur 2024, entraînant ainsi une diminution mécanique du nombre de plaintes recensées.

La diminution des réclamations liées aux nuisances sonores et vibratoires en 2024 résulte des actions menées par la RATP pour limiter

ces impacts. La résorption des PNB, l'entretien et le renouvellement des dispositifs d'insonorisation, ainsi que le remplacement de l'insonorisant acoustique sur certains ventilateurs de tunnel ont permis de mieux maîtriser les nuisances. Parallèlement, la modernisation du matériel roulant, avec le déploiement du freinage électrique et l'expérimentation de garnitures de frein à faible émission sonore, a réduit les nuisances liées à l'exploitation.

Maîtriser l'exposition aux ondes électromagnétiques

Le groupe RATP porte une attention particulière aux ondes électromagnétiques générées par ses installations et celles des opérateurs de téléphonie mobile, dans le cadre de la généralisation des réseaux 3G, 4G et 5G sur le réseau francilien. Tout en répondant aux attentes des voyageurs et des salariés, le Groupe s'engage à améliorer la connectivité dans le respect strict des normes réglementaires.

La filiale RATP Connect a déployé la 5G dans deux stations pilotes (Jasmin et Boulogne - Pont de Saint-Cloud) ainsi que dans les nouvelles stations des prolongements des lignes 11 et 14, tout en maintenant une couverture en 3G/4G dans les infrastructures existantes.

Valorisation des bâtiments tertiaires et résidentiels pour les télécommunications

La filiale RATP Solutions Ville valorise les toits-terrasses de ses bâtiments résidentiels via RATP Habitat, en les mettant à disposition des opérateurs télécoms pour l'installation d'équipements. Ces installations, soumises à l'autorisation de l'Agence nationale des fréquences (ANFR), respectent un cadre réglementaire strict. Les locataires concernés sont informés à chaque étape par des plaquettes explicatives détaillant les étapes, de l'étude préliminaire à la finalisation des travaux. À leur demande, des mesures de contrôle peuvent être réalisées, avec des résultats accessibles au public sur le site www.cartoradio.fr.

Par ailleurs, RATP Solutions Ville collabore avec la direction immobilière de l'entreprise pour valoriser son patrimoine de bâtiments tertiaires. Ces bâtiments, qui accueillent des collaborateurs, font l'objet de contrôles rigoureux avant et après l'installation des équipements.

S'assurer du respect des seuils réglementaires

Depuis 2004, la RATP dispose d'une commission dédiée à la gestion des champs électromagnétiques. Cette instance veille aux aspects sanitaires, techniques et réglementaires, en s'appuyant sur l'expertise de l'Agence nationale de sécurité sanitaire (Anses).

Des contrôles réguliers, réalisés en surface et en souterrain par des organismes accrédités (Cofrac), attestent du respect des normes en vigueur. Ces actions reflètent l'engagement du Groupe à garantir la sécurité des usagers, des salariés et des locataires, tout en répondant aux besoins croissants de connectivité.

Indicateur clé

	2022	2023	2024
Nombre de mesures champs électromagnétiques réalisées dans l'année			
RATP	565	530	450

En 2024, 450 mesures de champs électromagnétiques ont été réalisées, contre 530 en 2023, soit une diminution de 15 %. Cette

évolution s'inscrit dans une tendance observée depuis 2022 de baisse des sollicitations internes.

Ces mesures se répartissent en deux catégories :

- 147 mesures ont été menées conformément au décret n° 2016-1074, relatif à la protection des travailleurs contre les risques liés aux champs électromagnétiques. La légère diminution de ce volume par rapport à 2023 résulte d'une baisse des sollicitations du laboratoire essais mesures (LEM) de la RATP demandées par la mission prévention des risques et protection de la santé (PRPS) des différentes directions, les chefs de projet et les agents sur le terrain, par exemple lors de l'installation de nouveaux équipements ;
- 303 mesures ont été réalisées pour vérifier la conformité des émissions 3G/4G/5G avec la réglementation applicable au grand public, en accord avec le décret n° 2002-775 du 3 mai 2002. Ce volume reste stable par rapport à l'année précédente. Ces mesures sont demandées au LEM par la direction digital et systèmes industriels de la RATP avec un objectif d'environ cinq stations analysées par mois, soit près de 300 points de mesure sur une année.

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 XXI^e siècle, le groupe RATP s'engage pour penser, réinventer et transformer la ville en y renforçant son intégration pour la rendre plus durable, plus inclusive et plus apaisée.

Pour cela, il déploie, au cœur de sa stratégie, une politique d'innovation pour renforcer ses liens avec les territoires 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 ville intelligente et durable (smart city)

Lancé en 2021, Smarter City est un programme d'innovation et de recherche transverse pour participer à la construction de la ville de demain et s'appuyant sur les actifs et les savoir-faire de la RATP. Fruit de réflexions communes avec les différentes directions du Groupe (direction RSE, gestionnaire d'infrastructure, direction immobilière...), son portefeuille s'est enrichi en 2024 de nouveaux projets dédiés à la transition écologique des villes qu'il déploie en Île-de-France, terrain d'exploration et d'expérimentation de prédilection du groupe RATP.

En tant qu'acteur clé de la ville durable, la RATP s'engage à mettre ses infrastructures et son réseau au service du développement urbain, au-delà de ses activités de transport. Cet engagement se traduit par une approche innovante visant à repenser ses pratiques et à développer de nouveaux modèles.

Depuis 2024, la RATP explore diverses solutions, notamment la récupération de l'énergie électrique générée lors du freinage des RER. Cette énergie peut être réutilisée directement ou convertie pour être redistribuée à des consommateurs locaux.

L'entreprise prévoit également d'installer des panneaux solaires sur les toitures de ses ateliers et étudie des technologies adaptées aux spécificités structurelles de ses bâtiments.

Les chantiers déjà en cours ont accéléré, notamment le projet de valorisation des eaux d'exhaure. Le réseau RATP collecte environ dix millions de mètres cubes d'eaux d'infiltration et de remontée des nappes phréatiques. Afin de valoriser ces eaux non conventionnelles, la RATP a lancé une démarche qui allie économie circulaire et innovation avec pour objectif de mettre cette ressource au service de la ville, là où elle peut se substituer à l'utilisation d'eau potable (nettoyage de la voirie, arrosage d'espaces verts, industrie, travaux, etc.). L'entreprise s'appuie sur un consortium scientifique réunissant industriels, autorités de régulation et collectivités territoriales se réunissant pour échanger sur les projets et avancées relatives au sujet.

La RATP, en partenariat avec des laboratoires de recherche, travaille à comprendre la formation de cette ressource pour anticiper sa disponibilité et sa qualité afin de mieux cibler les usages auxquels elle peut répondre. Par ailleurs, l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) et la RATP ont construit en 2024 un outil cartographique pour mieux identifier les opportunités de valorisation de la ressource.

La démarche s'est concrétisée en 2024 avec le lancement de projets en partenariat avec les territoires, notamment l'installation d'un démonstrateur de type borne à eau, en lien avec la ville de Bobigny et la régie de l'eau (RPEA).

Face à l'urgence climatique, le partenariat de recherche avec les laboratoires de l'École des Ponts ParisTech pour caractériser les conséquences du changement climatique sur le patrimoine de la RATP se poursuit. Un point d'attention sera porté sur les risques d'inondation dans un scénario de réchauffement à 4°C et mieux comprendre les mécanismes de ruissellement dans le contexte parisien.

La mobilité autonome

Le groupe RATP continue de mener des projets expérimentaux pour renforcer son expertise en tant qu'intégrateur de systèmes et opérateur de systèmes de mobilité autonome. Il a poursuivi le développement du poste de commandement véhicules autonomes (PCVA) et consolidé le processus de qualification du système de transport routier automatisé. Parmi les derniers projets, la RATP a rouvert

au public, à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, un bus autonome de 12 mètres sur la ligne 393 entre Sucy-Bonneuil et Créteil Pointe du Lac, entre le 3 juillet 2024 et le 26 septembre 2024, donnant une grande visibilité au savoir-faire du Groupe. 3 300 passagers ont été transportés sur la durée de l'expérimentation. Ce bus a été intégré au PCVA, ce qui a permis pour la première fois de superviser et suivre le fonctionnement d'un bus autonome au milieu d'une flotte de véhicules classiques sur une ligne « mixte ».

L'hydrogène

En complément d'une vaste transition de la flotte de bus en électrique et en biogaz, le Groupe a mené à bien des expérimentations d'autobus électrique à pile à combustible hydrogène. Le premier cas de La Roche-sur-Yon représente un cas de production d'hydrogène idéal avec une production électrique d'origine éolienne renouvelable. Le second cas à Créteil illustre une production d'hydrogène avec une alimentation électrique générée par récupération de chaleur issue de l'incinération de déchets. Le troisième cas de Bagneux associe une production d'hydrogène avec une électricité d'origine nucléaire décarbonée. Ces trois projets complémentaires montrent comment le groupe RATP innove avec les différentes autorités organisatrices pour faire cohabiter des bus H₂ en toute sécurité dans des centres bus électriques et thermiques.

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 de remplacer le travail manuel.

En 2024, le programme nouvelles technologies d'assistance physique (NTAP) a élargi sa gamme de technologies en expérimentant d'autres types d'exosquelettes, comme les sacs à dos ergonomiques et des textiles intelligents.

Il se concrétise par plusieurs projets en pilotes d'industrialisation validés par Île-de-France Mobilités sur l'année 2024 :

- un projet de cobotique (robot collaboratif) déployé dans plusieurs centres bus pour l'activité de ponçage. 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 ;
- un projet AGV (*Automated Guided Vehicle*) dans certains ateliers pour transporter les pièces du magasin vers les bords de ligne ;
- Plusieurs projets d'exosquelettes pour les activités de logistique et de maintenance ;
- Plusieurs expérimentations ont été menées et sont en cours afin de tester le gilet de posture Percko pour des métiers d'exploitation et tertiaires : un pilote d'industrialisation est lancé pour les activités de maîtrise du territoire dans les espaces de transport.

Le portefeuille de projets du programme est appelé à se renouveler, en cohérence avec les orientations du plan d'entreprise 2025, pour améliorer la performance industrielle du Groupe, en s'appuyant en particulier sur l'expertise ergonomique développée au service de l'excellence managériale et opérationnelle.

— 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 est actionnaire minoritaire des entreprises suivantes : Communauto, société de services d'autopartage, Zenpark, acteur majeur du stationnement partagé et mutualisé, Vianova, plateforme de régulation de l'espace public, Zenride, leader de la location de vélos pour les entreprises et leurs salariés, Electra, l'un des principaux opérateurs de la recharge rapide en France et en Europe, et enfin BlaBlaCar à la suite de la cession de sa participation dans Klaxit en 2023.

La valorisation immobilière au service de la mixité urbaine

Dans un contexte d'urbanisation intensive, de densification urbaine et de raréfaction des espaces disponibles, le groupe RATP contribue activement à la création d'une ville résiliente et durable. La RATP s'est engagée avec la Mairie de Paris dans des programmes urbains mixtes intégrant des sites industriels, des logements, des équipements publics et des espaces verts. Dans le cadre du pacte « Logement pour tous », signé en 2014 avec la Ville de Paris et plusieurs acteurs du secteur du logement, le Groupe a pris deux engagements majeurs.

Construire
4 000

logements d'ici à 2032,
dont **50 %** de logements
sociaux

Végétaliser
4 hectares

de toitures et de murs à
l'horizon 2024 dont **un tiers**
dédié à l'agriculture urbaine

Les garages et ateliers de maintenance sont repensés pour devenir des ensembles architecturaux audacieux accueillant des logements sociaux et privés, des bureaux et des espaces publics qui favorisent le lien social, tels que des crèches, des collèges ou encore des centres culturels. Ces transformations contribuent à lutter contre l'étalement urbain tout en promouvant la mixité sociale.

Dans le cadre du protocole d'accord entre la RATP et la Ville de Paris, visant la création de 2 000 logements sociaux d'ici 2032, huit projets de valorisation de sites industriels ont été lancés dans Paris intra-muros. Ces projets intègrent des principes d'écoconception tout au long de leur réalisation, avec une attention particulière portée à la maîtrise des consommations d'énergie et à la réduction de l'empreinte carbone, en vue de bâtir la ville durable de demain. Deux de ces projets sont présentés ci-dessous.

— Ateliers Vaugirard

Une opération de mixité urbaine, innovante et d'envergure, est menée dans le 15^e 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) ainsi que 235 logements sociaux et privés, puis à restructurer l'atelier de maintenance des trains (AMT) de la ligne 12 et à 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 verdifier les espaces grâce à des toitures végétalisées, des « jardins suspendus » au-dessus des ateliers, des balcons et des terrasses aménagées (6 000 m² de surfaces végétalisées à terme). Le projet vise 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. La réception de l'AME en août 2024 a permis le démarrage du transfert industriel et l'arrivée des premiers agents de la RATP. La dernière phase du projet permettra de réaliser 49 logements sociaux supplémentaires d'ici 2027.

— Projet urbain de Belliard (Paris 18^e)

Le projet urbain de Belliard, baptisé HYBRID, vise à transformer et valoriser un centre de remisage de bus existant en un quartier dynamique combinant diverses fonctions urbaines et usages. Ce projet, couvrant huit hectares, s'inscrit dans le programme de transition énergétique des centres bus de la RATP et tire parti d'une emprise historiquement industrielle pour créer un lieu de vie aéré, connecté à son environnement, et enrichi par des espaces végétalisés fédérateurs.

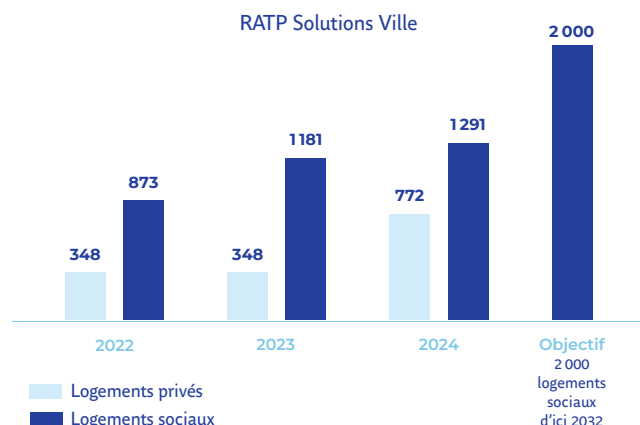
Le projet réunira sur un même site des logements familiaux, comprenant des logements en accession, en locatif social et intermédiaire, ainsi que des espaces de travail. Il inclura également une résidence sociale pour personnes en situation de handicap et une résidence de type *co-living*.

Les espaces extérieurs végétalisés contribueront à renforcer l'attractivité du site. Conformément à l'objectif zéro artificialisation nette, plus de 30 % de l'emprise sera dédiée à des surfaces végétalisées, réduisant significativement l'effet d'îlot de chaleur. Un jardin central arboré, une place ouverte sur la rue Championnet, et un parvis paysager (couvrant au total 4 500 m²) offriront des espaces perméables et largement plantés. Par ailleurs, une halle photovoltaïque d'environ 2 000 m² sera construite pour produire de l'énergie renouvelable.

Les travaux ont débuté fin 2022. La conversion complète du centre de bus en site 100 % électrique est prévue pour 2026, tandis que la livraison de l'opération immobilière interviendra en 2027.

Indicateur clé

Nombre de logements construits (en cumul)



En 2024, la livraison de la résidence Rose Guérin à Clichy-la-Garenne a permis d'ajouter 110 logements étudiants sociaux près de la station Mairie de Clichy (ligne 13). Les logements étudiants, répartis entre PLUS (prêt locatif à usage social) et PLS (prêt locatif social), incluent 10 unités adaptées aux personnes à mobilité réduite (PMR) et disposent d'équipements collectifs (laverie, salle commune, salle d'études).

À fin 2024, RATP Solutions Ville a livré 424 logements privés supplémentaires par rapport à 2023, grâce à plusieurs projets. À Charenton-le-Pont, la résidence Kerria, développée en partenariat avec Woodeum, a permis de livrer 18 logements privés avec un espace commercial en rez-de-chaussée. À Saint-Ouen, à proximité de la station Mairie de Saint-Ouen, 120 logements privés ont été construits. Enfin, à Maisons-Alfort, à proximité de la ligne 8, 64 logements privés ont été livrés.

En mai 2024, le groupe RATP a publié sa première feuille de route immobilier durable, fruit d'un travail collectif engagé depuis juillet 2023. Ce document fixe des ambitions communes pour toutes les activités immobilières du Groupe, afin de répondre aux défis socioécologiques actuels. Il précise les engagements de la RATP en matière de gestion de son patrimoine immobilier, de projets d'aménagement et d'insertion urbaine, avec des priorités telles que la performance énergétique, la réduction de l'empreinte carbone, l'adaptation au changement climatique, la mobilité durable, la préservation de la biodiversité, l'utilisation responsable des ressources et la santé environnementale. Un travail est en cours pour décliner ces objectifs au sein des activités immobilières de RATP Solutions Ville, évaluer leur impact sur les projets et organiser leur déploiement.

Le projet Hospitalités Citoyennes, mené par RATP Solutions Ville en partenariat avec BNP Paribas Real Estate et Apsys, vise à transformer le siège historique de l'APHP, dans le 1^{er} arrondissement de Paris, en un ensemble immobilier inclusif et durable. À l'horizon 2030, ce projet prévoit la transformation des immeubles haussmanniens pour accueillir des bureaux (environ 50% de la surface), 6000 m² de logements sociaux, ainsi que des commerces et services (maison de santé, centre sportif, centrale de mobilités douces, etc.). Ce projet incarne l'ambition de développer le premier ensemble immobilier « à mission » de Paris.

Depuis octobre 2023, en attendant le début des travaux, le site accueille les « Arches citoyennes », le plus grand tiers-lieu social et culturel de Paris, qui propose un espace accessible à tous avec des cafés, des lieux d'exposition et une programmation événementielle. Ce lieu transitoire permet également de tester les usages futurs du projet « Hospitalités Citoyennes ».

En 2024, RATP Solutions Ville et Woodeum x Pitch Immo, ont lancé en co-promotion la construction d'une nouvelle résidence bas carbone à Sceaux (92). Ce bâtiment innovant respectera les exigences de la réglementation environnementale RE2020 seuil 2028, avec plus de quatre ans d'avance, et visera les certifications BBCE et NF Habitat HQE, garantissant un haut niveau de performance environnementale. Cette future résidence reflète la collaboration entre le groupe RATP, par l'intermédiaire de sa filiale RATP Solutions Ville, et Woodeum, marque du groupe Altarea spécialisée dans la transformation urbaine bas carbone. La livraison de la résidence est prévue pour 2026, et elle sera destinée à CDC Habitat.

La résidence bas carbone Sequoia est l'une des concrétisations du partenariat signé en janvier 2019 entre le groupe RATP et Woodeum x Pitch Immo, visant à développer conjointement des opérations immobilières bas carbone sur plusieurs sites détenus par le groupe RATP, présentant des contraintes spécifiques liées aux infrastructures de transport en commun à Paris et en première couronne. Il s'agit de la deuxième résidence réalisée en co-promotion, après celle de Charenton-le-Pont, dont la construction a commencé en mars 2022.

L'adaptation au changement climatique

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. Le groupe RATP prend pleinement conscience des défis croissants que le changement climatique impose à ses activités, en particulier face à l'augmentation des vagues de chaleur et des épisodes de fortes pluies. Ces phénomènes climatiques extrêmes ont un impact direct sur plusieurs secteurs d'activité de la RATP, allant de l'exploitation et de la maintenance des systèmes de transport à la gestion des gares et stations, en passant par la conception de nouvelles infrastructures et l'achat de matériel roulant. Le Groupe distingue deux types de risques liés au changement climatique : les risques physiques et les risques de transition. Ces risques sont désormais intégrés dans la gestion globale des risques au sein de l'entreprise, dans le cadre d'une stratégie d'adaptation à long terme.

— Les risques physiques

Les risques physiques concernent les conséquences directes de phénomènes météorologiques extrêmes, tels que les vagues de chaleur, les inondations et les fortes pluies. Ces événements peuvent entraîner des dommages importants sur les infrastructures, en particulier les réseaux souterrains, avec des risques d'inondation du métro, de déformation des voies ferroviaires, et de déstabilisation des talus. Ces événements peuvent également affecter les conditions de travail, notamment lors de pics de chaleur, ce qui dégrade la sécurité des agents et la performance des équipements.

Pour répondre à ces risques 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) initié dès le début des années 2000. Il a pour objectif de préserver les installations (matériel et infrastructures) et de favoriser une reprise rapide de l'exploitation en cas de crue ;
- une modernisation de ses protections anti-crue et la création de cloisonnements, dits 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 ;
- l'adaptation au changement climatique dès la conception ou lors du renouvellement des infrastructures et systèmes : la RATP intègre de plus en plus, dans ses marchés de renouvellement d'équipement des prescriptions d'adaptation au changement climatique, afin de prendre en compte les évolutions de températures projetées à l'échelle du bassin francilien ;
- une surveillance accrue du réseau est également déployée pour faire face aux vagues de chaleur ou aux épisodes de pluies exceptionnelles ;

- un modèle prédictif pour la température du rail, basé sur des capteurs connectés, permet de mesurer la température en temps réel et d'adapter la vitesse des trains lors de vagues de chaleur prolongées. Ce dispositif prévient les risques de déformation des rails, garantissant la sécurité et la fluidité du trafic ;
- des surveillances renforcées de la voie ferrée, équipées de systèmes mesurant la température d'équilibre du rail, ont été déployées sur les lignes du RER dans les zones sensibles. Ces dispositifs détectent rapidement les risques d'instabilité, facilitant des interventions rapides pour sécuriser le réseau ferroviaire ;
- une surveillance accrue des ouvrages en terre, reposant sur l'interférométrie radar et des capteurs connectés, permet de détecter les risques liés au ruissellement pluvial et à la déstabilisation des talus. Ces technologies assurent une réponse rapide pour prévenir tout risque de dégradation ou d'effondrement des infrastructures.

L'adaptation au changement climatique revêt une dimension territoriale très importante. La RATP organise ou participe régulièrement 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. En 2024, la RATP s'est par ailleurs associée au lancement de l'étude sur la résilience des infrastructures de transport ferré en Île-de-France pilotée par la région Île-de-France.

Du point de vue opérationnel, la filiale BOC, à Johannesburg en Afrique du Sud, a mis en œuvre des exigences minimales en matière d'exploitation liées aux conditions météorologiques et environnementales extrêmes. Des membres de l'équipe qualité, hygiène, sécurité, environnement (QHSE) de la filiale participent aux comités de gestion des catastrophes naturelles des différentes municipalités que le réseau traverse. Les centres de gestion des catastrophes naturelles les avertissent en cas de prévision de conditions météorologiques difficiles. Pour renforcer la gestion de ses différents événements climatiques extrêmes, la filiale est en cours d'élaboration de son plan de continuité d'activité selon les normes ISO 22301 et ISO 27031.

Au sein de la filiale au Caire en Égypte, les conditions météorologiques sont surveillées et des plans de lutte contre les événements climatiques extrêmes ont été mis en place. Des restrictions temporaires de vitesse sont appliquées en cas de chaleur excessive, tandis que les plans de maîtrise du risque inondation pour chaque ligne permettent la maîtrise des impacts et des dispositions à mettre en œuvre. À titre d'exemple, des sacs de sable sont prédisposés à des endroits stratégiques du réseau comme mesure corrective immédiate face au déclenchement d'un plan inondation.

En 2025, le groupe RATP prévoit de compléter ses analyses de vulnérabilité sur les horizons 2030, 2050 et 2100 et se dotera d'un plan global d'adaptation au changement climatique.

— L'adaptation du patrimoine immobilier, un enjeu majeur de résilience des villes au changement climatique

En cohérence avec ses engagements RSE et les exigences réglementaires, la RATP met en œuvre un programme destiné à adapter son patrimoine tertiaire et industriel, composé d'environ 100 bâtiments. Ce programme, nommé adaptation du patrimoine immobilier aux enjeux environnementaux (APIEE), a pour objectif de réduire l'impact environnemental de ce parc et de renforcer sa résilience afin de maintenir de bonnes conditions de travail à l'horizon 2050.

Ce programme dépasse les obligations réglementaires, telles que le dispositif éco-énergie tertiaire et la loi d'accélération de la production des énergies renouvelables, en intégrant une approche globale axée sur la résilience au changement climatique. Il vise à améliorer la performance énergétique des bâtiments, à optimiser le confort thermique été comme hiver, à décarboner les approvisionnements énergétiques, à améliorer la gestion de l'eau et à promouvoir la biodiversité. Un premier lot, comprenant une trentaine de bâtiments prioritaires, est à l'étude pour des rénovations prévues d'ici 2032.

D'autre part, RATP Cap Île-de-France mène avec Île-de-France Mobilité un programme de rénovation de centres bus intégrant les enjeux environnementaux dès leur conception et permettant de faire évoluer son patrimoine tertiaire et industriel avec des installations plus sobres en énergie et en eau. Les centres bus de Épône et de Mantes-la-Jolie mis en exploitation fin 2024 par RATP Cap Mantois, sont en cours de labellisation BBCE et HQE en 2025. Sur le même modèle, le centre bus de Villebon-sur-Yvette est également en cours de construction.

Pour le patrimoine résidentiel, RATP Habitat a intégré une analyse de la résilience de son parc immobilier dans le cadre de son plan stratégique du patrimoine climatique (PSPC). Cette démarche évalue l'exposition aux aléas climatiques et la vulnérabilité des sites concernés.

En tant que bailleur social, RATP Habitat accorde une attention particulière aux besoins des locataires les plus vulnérables (personnes âgées, personnes vivant seules, enfants, etc.). Son patrimoine, majoritairement situé à Paris et en première couronne (dont 29% dans Paris intra-muros), est implanté dans un environnement urbain dense et minéral, particulièrement exposé aux risques liés aux vagues de chaleur.

Le PSPC repose sur des analyses menées par des acteurs tels que la Ville de Paris, le Réseau Action Climat, l'Observatoire de l'immobilier durable (OID), l'Institut Paris Région, l'ADEME, l'Union sociale pour l'habitat et la Fondation pour le logement des défavorisés, notamment sur la précarité énergétique estivale.

À partir de 2025, une enveloppe financière dédiée sera mise en place après validation du PSPC prévue pour fin décembre 2024. Elle permettra de déployer des mesures spécifiques pour protéger les locataires et adapter durablement le patrimoine immobilier de RATP Habitat.

— Les risques de transition

Les risques de transition sont liés aux changements nécessaires pour adopter un modèle économique bas carbone, conformément aux engagements climatiques globaux. Ces risques incluent des évolutions sur les marchés (en particulier de matières premières), des innovations technologiques et des ajustements réglementaires. Parmi les risques majeurs pour ses activités, la RATP identifie le durcissement des réglementations sur la performance énergétique des bâtiments ou encore les tensions sur l'approvisionnement en cuivre. En effet la transition implique une forte croissance de la demande mondiale en cuivre pour différents usages, notamment de développement des véhicules électriques et des réseaux électriques.

En 2024, la RATP a réalisé une étude afin d'identifier les risques et opportunités de la transition sur son modèle d'affaires. Cette étude a permis de réaliser un premier travail de cotation de ces risques et

opportunités sur la base de trois scénarios de transition visant une limitation du changement climatique :

- transition ordonnée : un scénario optimiste, compatible avec la neutralité carbone dès 2050, fondé sur des pratiques telles que la frugalité, la réduction de l'urbanisation et le renforcement des transports collectifs, permettant de limiter l'impact du réchauffement climatique ;
- transition désordonnée : ce scénario envisage une transition plus lente, marquée par des tensions sur les ressources, la production et les matériaux, mais permettant d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2100 ;
- transition tardive : un scénario où les efforts pour limiter le réchauffement climatique échouent, entraînant un réchauffement de 2,3 à 2,7°C d'ici 2100 et des conséquences négatives sur la qualité de vie. Ce scénario prévoirait une dégradation des conditions de vie dans les régions les plus vulnérables.

Le travail doit être poursuivi afin de prioriser les risques et définir les plans d'action à mettre en œuvre pour y répondre.

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 tramway, le voyageur consomme 50 fois moins de CO₂ qu'en voiture individuelle.

Les politiques présentées permettent de répondre aux risques suivants :

- contribution insuffisante à l'atténuation du changement climatique ;
- défaut d'adaptation au changement climatique ;
- événements climatiques ;
- gestion défaillante de l'énergie ;
- gestion défaillante des consommations d'eau ;
- gestion défaillante des déchets ;
- pollution d'un milieu.

Axe 2.1 – Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone

À l'échelle mondiale, le secteur des transports est le deuxième contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (GES) issues de la consommation d'énergie, juste après la production d'électricité. Grâce à ses activités axées sur le transport de masse, réduisant la consommation énergétique par voyageur, et à la prédominance des modes de transport électrifiés, le groupe RATP joue un rôle majeur dans la réduction des consommations d'énergie et des émissions de CO₂ dans ce secteur.

S'inscrivant dans une démarche d'amélioration continue de sa performance énergétique et climatique, la RATP s'est fixé un objectif ambitieux : réduire de 43 % ses émissions de GES sur les scopes 1,

2 et 3 liées à l'énergie d'ici 2027, en prenant 2019 comme année de référence. Cet engagement, validé par l'initiative Science Based Target (SBTi), confirme que les objectifs climatiques de la RATP sont alignés sur la trajectoire la plus ambitieuse de l'Accord de Paris, visant à limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C.

1^{er} réseau
au monde équipé à
100 % de LED dans
ses gares et stations

1^{er} réseau
multimodal
au monde certifié
ISO 50001
pour l'ensemble
de ses activités

72 %
de bus hybrides,
électriques ou biométhane,
dont **1 000** bus électriques
et **1 300** bus biométhane,
sur un parc de **4 800** bus à
fin 2024

Près de **5 000**
places de stationnement
vélos sur le réseau RATP à
fin 2024

En 2024, RATP Dev a lancé la définition d'une feuille de route qui vise à répondre aux enjeux du changement climatique et de ses impacts, et à améliorer son efficacité énergétique, conformément aux objectifs de l'Accord de Paris.

RATP Cap Île-de-France lancera également la construction de sa feuille de route climat en 2025.

— Encourager les mobilités partagées bas carbone

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 CO₂ (CO₂e). Pour les données RATP, les valeurs ont été calculées sur la base des consommations réelles des modes et de leur fréquentation (données 2023).

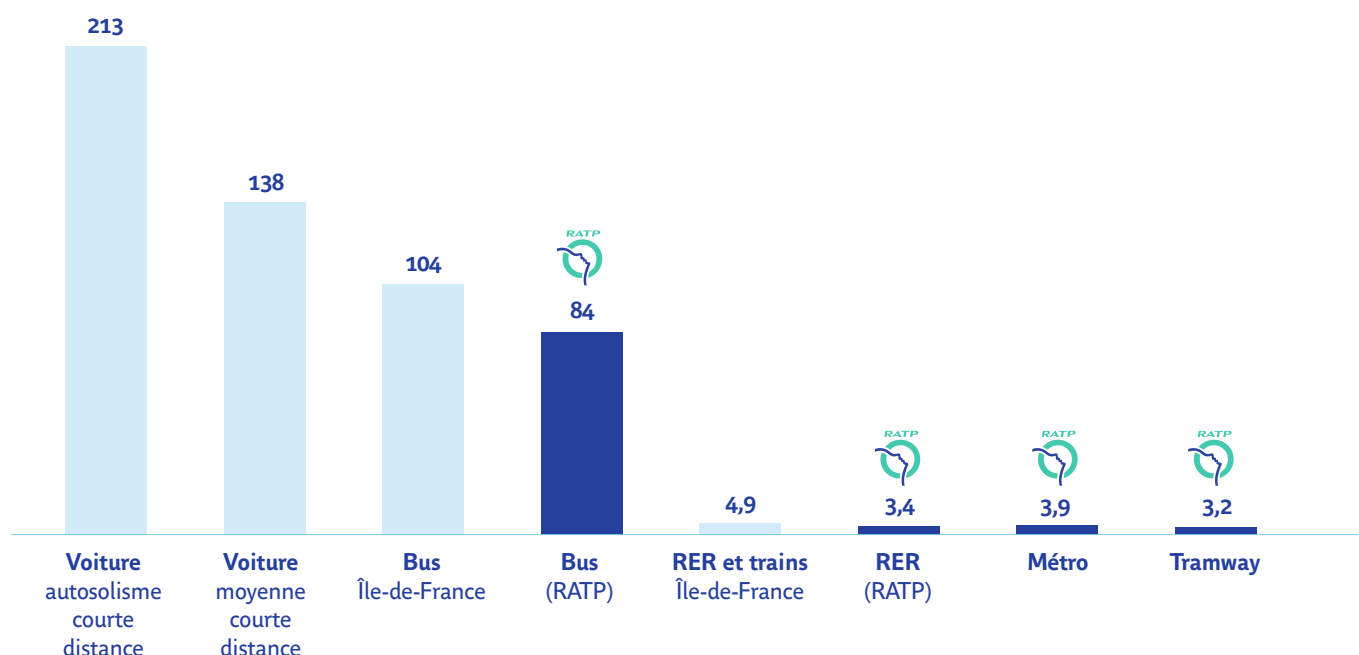
Pour encourager le recours à des modes de déplacement bas carbone, le groupe RATP renforce l'attractivité des transports en commun et leur complémentarité, notamment en proposant des services de mobilité en complément de son réseau historique, comme le covoiturage ou l'autopartage. Par ailleurs, conformément au contrat signé avec Île-de-France Mobilités, 4 890 places de stationnement vélos ont été créées sur le réseau RATP à fin 2024. En janvier 2025, plus de 200 nouvelles places seront réalisées, portant le total à plus de 5 000 places.

Lors de la recherche d'itinéraire, l'application « Bonjour RATP » fournit au voyageur une information sur l'impact carbone de son trajet, quel que soit le mode utilisé.

Pour apporter une solution de mobilité durable et économique à ses locataires, RATP Habitat, constructeur social du groupe RATP, a mis en place depuis 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 pour l'accès aux stations existantes à proximité de leur immeuble, ou la mise à disposition d'une voiture au sein de leur parking. En 2024, le dispositif a été étendu à 5 nouveaux sites. Le partenariat totalise ainsi 13 sites en service.

Émissions de CO₂e par voyageur.km réseau RATP Île-de-France

gCO₂e/voyageur.km – RATP 2024



Afin de proposer des solutions alternatives de mobilité, RATP Dev a lancé à Angers l'opération *Cap ou pas cap de troquer ton auto ?*, encourageant 13 habitants à tester d'autres modes de transport pendant 15 jours, renforçant son engagement pour une mobilité écologique et durable.

À Lorient, RATP Dev, via sa filiale Izilo, a déployé des solutions de mobilité durable à la gare d'Hennebont pour encourager des alternatives à la voiture individuelle sur les derniers kilomètres. Ces initiatives incluent la location de vélos classiques, électriques, cargos, longtails et des vélos pour les personnes à mobilité réduite.

— Mesurer notre empreinte carbone

Pour accompagner la transition vers la neutralité carbone, le groupe RATP concentre ses efforts sur la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) et le développement de services à faible empreinte carbone.

Dès 2005, la RATP a réalisé son premier Bilan Carbone®, un exercice actualisé tous les trois ans, pour suivre les progrès réalisés et orienter son plan d'action climatique. Ce bilan mesure les émissions de GES générées directement et indirectement par ses activités (scopes 1, 2 et 3). Selon les données de 2021, les émissions globales s'élèvent à 890 000 tonnes équivalent CO₂ (tCO₂e). Le poste le plus significatif d'émissions de GES pour la RATP est l'énergie, qui représente 99% des émissions des scopes 1 et 2, et 44% des émissions totales lorsqu'on inclut les scopes 1, 2 et 3.

La RATP souhaite agir sur l'ensemble de ses émissions directes et indirectes. Outre celles liées à la consommation énergétique, les postes les plus significatifs incluent les immobilisations (33%) et les achats (14%). L'amélioration de la comptabilisation des émissions du scope 3 demeure une priorité.

La RATP renforce également la mesure de l'empreinte carbone au niveau des projets, avec un double objectif : intégrer des critères carbone dans les décisions d'investissement et identifier des solutions bas carbone. Ces démarches s'inscrivent dans le cadre d'un plan global dont les actions sont détaillées dans l'axe 2.3 Déployer l'écoconception dans toutes nos activités.

Pour répondre à ces ambitions, la RATP déploie un plan de transition structuré autour de quatre axes : l'énergie (actions détaillées dans l'axe 2.2 Préservation des ressources), les achats, les investissements et l'implication des collaborateurs.

RATP Dev s'engage également à réduire ses émissions directes et indirectes (scopes 1, 2 et 3). En 2024, les réseaux d'Angers et de Hong Kong ont réalisé leur Bilan Carbone® en appliquant la méthodologie de l'Ademe. La filiale Tootbus a réalisé son Bilan Carbone® en 2024 sur l'exercice 2023 selon le GHG Protocol, conformément aux exigences définies par la Déclaration de Glasgow sur l'action climatique dans le tourisme à laquelle la filiale a adhéré en 2023.

À Angers, la traction des bus et les achats constituent les principales sources d'émissions de GES. Un plan de transition énergétique est en cours, visant à moderniser la flotte de bus et à optimiser la consommation énergétique du tramway.

Pour Tootbus, les émissions proviennent majoritairement du scope 3, couvrant les émissions indirectes. Afin de répondre à ces enjeux, un plan d'action climat a été défini pour 2030, visant à réduire ces impacts tout en alignant les activités sur les objectifs de neutralité carbone.

RATP Cap Île-de-France s'engage à réduire ses émissions de CO₂ conformément aux objectifs du groupe RATP sur l'ensemble de ses filiales. En 2025, RATP Cap Île-de-France se dote d'un outil numérique pour établir son bilan carbone scopes 1, 2 et 3.

Les filiales RATP Cap Bièvre, RATP Cap Saclay et RATP Cap Mantois ont entamé fin 2024 une démarche pour obtenir la charte Objectif CO₂ au travers de laquelle elles s'engagent pour une période de trois ans à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et donc leurs consommations de carburant.

— 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 sur les scopes 1, 2 et 3 de l'énergie par rapport à 2019, ou de 45 % les émissions GES sur les scopes 1, 2 et 3 de l'énergie, rapportées au voyageur.km par rapport à 2019 ;
- garantir 70 % de ses achats auprès de fournisseurs engagés SBTi.

À fin 2024, les résultats sont les suivants :

- une réduction de 29 % des émissions de GES associées aux consommations d'énergie par rapport à 2019, ou 32 % selon l'indicateur de CO₂e par voyageur.km transporté ;
- 41 % du montant des achats réalisés auprès de fournisseurs engagés et/ou validés SBTi ou ayant des engagements climatiques basés sur la science.

— La transition énergétique des flottes de véhicules

La RATP intensifie son engagement en faveur de la transition énergétique et de l'amélioration de la qualité de l'air à travers son ambitieux programme Bus2025. Ce projet vise à convertir l'ensemble de son parc de bus et à déployer des infrastructures adaptées pour accueillir des véhicules électriques ou fonctionnant au biométhane. Avec 4 800 bus en circulation fin 2024, dont 72 % de bus propres (électriques, biométhane ou hybrides), la RATP se positionne comme un acteur de premier plan de la transition énergétique en Europe, soutenu par Île-de-France Mobilités et la Commission européenne.

À terme, environ la moitié des centres bus sera équipée pour exploiter des bus électriques, tandis que l'autre moitié utilisera des véhicules alimentés par du gaz renouvelable. Avant le lancement de ce programme, les bus représentaient près de 74 % des émissions de GES de la RATP liées à la consommation d'énergie (scopes 1, 2 et 3). Inscrit dans le plan de déplacements urbains d'Île-de-France, Bus2025 permettra de réduire de moitié les émissions de GES liées à la circulation des bus, soit une diminution de 250 000 tonnes équivalent CO₂ par rapport à 2015. Plus de 2 300 bus électriques et au biométhane — dont 1 300 au biométhane et 1 000 électriques — circulent déjà. Pour les bus diesel et hybrides, lorsque la technologie le permet, la RATP utilisera progressivement du biocarburant HVO (*Hydrotraite Vegetable Oil* ou huile végétale hydrotraitée) en remplacement du gazole à partir de 2025.

Enfin, à partir de 2025, la RATP expérimentera, en conditions réelles d'exploitation, 22 bus fonctionnant à l'hydrogène.

RATP Dev accompagne les autorités organisatrices dans la transformation énergétique de leurs flottes de bus. Sa business unit France-Suisse s'est fixé deux objectifs ambitieux à horizon 2030 :

- réduire de 35 % les émissions de CO₂ par 100 km parcourus, par rapport à 2023 ;
- porter à 55 % la proportion de véhicules utilisant des énergies alternatives.

Tootbus, filiale de RATP Dev, affirme son engagement en faveur du développement durable en déployant une stratégie intégrée axée sur la transition énergétique et la réduction de son empreinte carbone. Cette stratégie repose sur plusieurs piliers, notamment le retrofit des bus existants en véhicules électriques à Londres et Paris, l'adoption d'énergies renouvelables, et la mise en œuvre d'initiatives d'efficacité énergétique. Ces actions concrétisent les engagements pris par Tootbus lors de la signature de la Déclaration de Glasgow pour l'action climatique dans le tourisme, avec des objectifs ambitieux fixés à 2030 :

- une flotte 100 % électrique ;
- une réduction de 50 % des émissions de CO₂.

Les progrès des flottes Tootbus en matière de transition énergétique se déclinent ainsi :

- Bruxelles : une flotte entièrement composée de neuf bus électriques ;
- Londres : six bus électriques et 42 fonctionnant au biocarburant HVO, avec un programme de retrofit visant à convertir tous les bus HVO en véhicules électriques d'ici 2030, à raison de sept conversions par an ;
- Paris : 14 bus électriques, six fonctionnant au bio GNV, huit au biocarburant HVO, et deux bus en cours de retrofit, qui intégreront la flotte au premier trimestre 2025.

Aux États-Unis, RATP Dev USA exploite certaines des plus grandes flottes électriques de la côte Est, notamment pour CTtransit, en partenariat avec le Connecticut Department of Transportation (CTDOT), et pour le DC Circulator à Washington, D.C. Chaque collaboration permet à RATP Dev d'affiner son expertise dans la gestion, l'exploitation et la maintenance de véhicules électriques. En 2024, RATP Dev USA gère plus de 100 véhicules électriques et 137 véhicules hybrides. Ces flottes devraient inclure près de 300 véhicules électriques d'ici 2030, ainsi que plus de 200 véhicules hybrides supplémentaires d'ici 2026.

En Italie, la filiale Autolinee Toscane prévoit la mise en service de 116 nouveaux bus entre 2023 et 2026, dont 26 % seront électriques.

En 2024, RATP Cap Île-de-France exploite d'ores et déjà 20 bus électriques au travers de sa filiale Origami et accompagne Île-de-France Mobilités dans la transformation de sa flotte vers la solution alternative du GNV (20 % des véhicules en 2024).

— Le soutien au développement des énergies renouvelables et de récupération

La RATP s'engage activement en faveur des énergies renouvelables. En Île-de-France, elle alimente déjà ses bus avec du biométhane 100 %, utilisera pour la première fois en 2025 du biocarburant HVO pour ses bus diesel (à hauteur de 30 %) et ambitionne d'intégrer 15 % d'énergies renouvelables dans son mix électrique d'ici 2030. Pour concrétiser cet objectif, elle a conclu des contrats à long terme d'achat direct d'électricité verte, sous forme de *Power Purchase Agreements* (PPA). Ces accords couvrent environ 120 GWh par an, dont 60 GWh issus de nouvelles centrales solaires, prévues pour entrer progressivement en service à partir de 2025. 60 GWh sont par ailleurs issus de parcs éoliens et hydrauliques existants.

Le groupe RATP a lancé fin 2024 un appel d'offres pour mettre en place un nouveau PPA long terme afin de compléter sa fourniture électrique en énergies renouvelables et vise ainsi 100 GWh supplémentaires.

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, 80 % 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.

Sur la ligne 5, la RATP a mené une expérimentation innovante permettant de réinjecter l'énergie récupérée lors du freinage dans son réseau de distribution de l'électricité, permettant d'alimenter d'autres lignes de métro ou encore des stations.

Sur le réseau BOC de Johannesburg, filiale de RATP Dev en Afrique du Sud, l'infrastructure de la ligne de train régional permet la récupération et le renvoi de l'énergie à chaque manœuvre de freinage, utilisée par le train suivant.

À Lyon, RATP Dev s'est engagé à augmenter progressivement la part d'électricité renouvelable dans l'exploitation du réseau de métro. Dès 2025, 10 % de l'électricité utilisée sera d'origine renouvelable, un chiffre qui passera à 20 % en 2026, soit une consommation annuelle estimée à 25 GWh.

Dans le cadre de ses efforts pour privilégier une énergie décarbonée, le groupe RATP développe des solutions innovantes, telles que le Smart Charging. Ce système de recharge intelligente pour les bus électriques optimise les périodes de recharge nocturne en ciblant les créneaux horaires les plus adaptés. Cette approche permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à l'utilisation d'énergies renouvelables disponibles sur le réseau électrique, tout en diminuant les coûts énergétiques.

Depuis 2021, la RATP expérimente cette technologie en conditions réelles d'exploitation. Ce système est déployé dans trois centres bus en Île-de-France, où la recharge de plusieurs centaines de bus est ajustée quotidiennement en fonction des prix de l'électricité et de la disponibilité des énergies renouvelables, tout en garantissant les performances nécessaires à l'autonomie des véhicules. Les résultats obtenus indiquent une réduction de 10 % des coûts énergétiques, un déplacement de 4 GWh d'énergie vers des modes de production renouvelables, et une économie annuelle de 48 tonnes d'équivalent CO₂ à l'échelle d'un centre bus. À la lumière de ces résultats, un contrat a été signé en novembre 2024 avec DREEV, filiale du groupe EDF pour étendre ce dispositif à d'autres centres bus supplémentaires. Ce partenariat s'inscrit dans la stratégie du groupe RATP visant à renforcer son engagement pour une mobilité plus durable et optimisée sur le plan énergétique.

La RATP étudie également la possibilité de développer la production d'énergies renouvelables sur ses actifs. Des études d'opportunité ont été réalisées en 2024 pour l'installation de panneaux solaires sur les toitures de bâtiments ou encore les parkings. En 2025, des approfondissements de niveau faisabilité seront réalisés.

— Un nouveau plan stratégique de patrimoine pour RATP Habitat intégrant les enjeux climatiques

En tant que bailleur social, RATP Habitat s'engage activement dans la prévention sociale et sanitaire. Son ambition ne se limite pas à proposer des logements adaptés aux évolutions urbaines et sociales, mais vise également à offrir à ses locataires un cadre de vie de qualité, enrichi de services répondant aux besoins actuels.

Consciente des enjeux climatiques et de la nécessité de préserver les ressources, RATP Habitat intègre une approche stratégique qui concilie les dimensions sociales, environnementales et économiques. C'est dans cette optique que la filiale a anticipé la révision de son plan stratégique de patrimoine (PSP) 2018-2027, en y intégrant des objectifs environnementaux alignés avec les engagements de sa convention d'utilité sociale.

Le nouveau plan, intitulé plan stratégique de patrimoine climatique (PSPC), couvrira la période 2025-2034 et s'inscrit dans les ambitions de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC). Ce programme traduit une vision ambitieuse en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et repose sur deux axes principaux :

- d'une part, le volet constructions neuves vise à réduire significativement l'impact environnemental des nouveaux projets. En 2022, ces constructions représentaient 22 % des émissions de GES de RATP Habitat. Le PSPC prévoit une diminution d'environ 34 % des émissions de carbone par logement construit, grâce à des techniques de construction plus durables et à une meilleure intégration des principes environnementaux dès la conception ;
- d'autre part, l'exploitation du patrimoine existant fait l'objet d'un programme de travaux ambitieux. Ces travaux, arbitrés dans le cadre du PSPC, devraient permettre une réduction de 22 % des émissions de GES associées à l'exploitation des logements, un poste qui représentait 67 % des émissions totales de RATP Habitat en 2022.

— La décarbonation des achats

Pour limiter ses émissions indirectes (scope 3), la RATP déploie une stratégie ambitieuse d'achats responsables, appuyée par une feuille de route spécifique dédiée à la décarbonation des achats. Une analyse approfondie a permis d'identifier 24 catégories d'achats prioritaires, sélectionnées en fonction de leur poids financier et de leur impact sur les émissions de gaz à effet de serre (GES). Ces catégories font désormais l'objet d'une intégration systématique de critères carbone dans les appels d'offres.

Pour renforcer cette démarche, des outils tels que des calculatrices carbone ont été développés et appliqués à plusieurs types d'achats, notamment dans le domaine du mobilier. Ces calculatrices permettent de quantifier l'impact carbone des offres soumises, facilitant ainsi le choix de solutions plus respectueuses de l'environnement, sur la base de données fournies par les fournisseurs.

En parallèle, la RATP privilégie une collaboration étroite avec ses fournisseurs des catégories prioritaires, en les associant activement à la recherche et au développement de solutions bas carbone. Depuis 2023, une évaluation systématique des stratégies de décarbonation des fournisseurs a été mise en place pour mesurer leur niveau de maturité face aux enjeux climatiques. Les fournisseurs jugés moins avancés bénéficient d'un accompagnement spécifique via des plans d'amélioration sur mesure.

Ces initiatives s'inscrivent dans une démarche structurée, formalisée par la charte RSE fournisseurs, élaborée en collaboration avec des parties prenantes internes. Cette charte, qui sera signée par le PDG début 2025, vise à encadrer et promouvoir des pratiques d'achat responsables, durables et respectueuses de l'environnement.

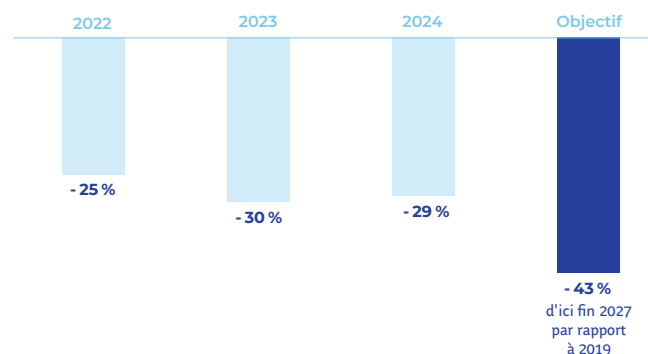
— L'engagement et l'implication des salariés

Le plan de transition du groupe RATP inclut un volet stratégique dédié à la sensibilisation et à la formation, conçu pour accompagner chaque métier dans l'intégration des enjeux climatiques. En complément des webinaires thématiques régulièrement proposés sur les défis environnementaux, le Groupe a organisé en octobre 2024 la première Journée du climat. Cet événement a réuni l'ensemble des métiers autour des problématiques liées à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique, favorisant ainsi les échanges et l'élaboration de solutions concrètes.

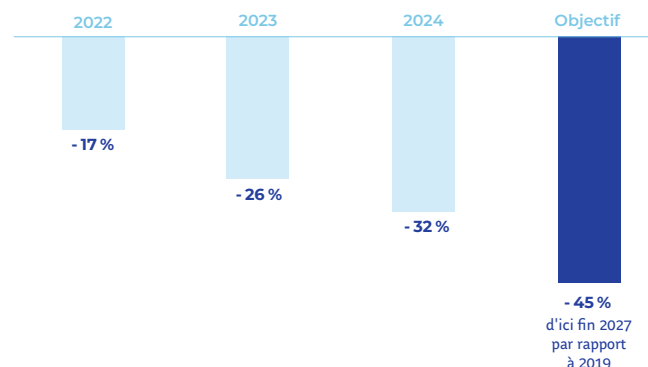
Par ailleurs, le réseau des *Fresqueur.euses RATP*, lancé en 2022, rassemble une cinquantaine de collaborateurs formés à animer les ateliers Fresque du Climat. Ces sessions interactives offrent une compréhension approfondie des causes et impacts du changement climatique, tout en stimulant une réflexion collective pour identifier et mettre en œuvre des actions concrètes d'atténuation au sein de l'entreprise. À fin 2024, 1 700 personnes ont participé à ces ateliers.

Indicateurs clés

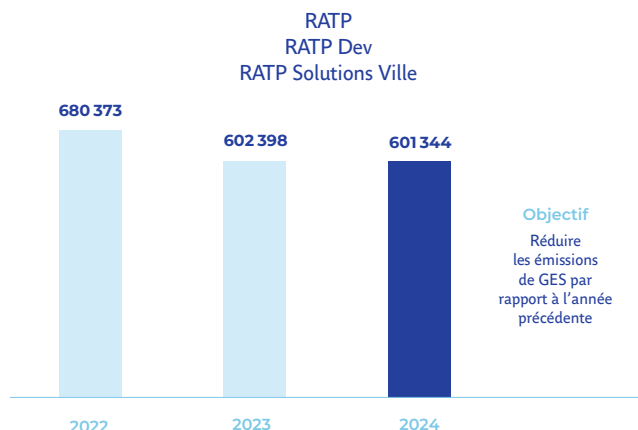
Réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux consommations d'énergie, par rapport à 2019 (%)



Réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux consommations d'énergie, par rapport à 2019 (%), par voy.km transporté



Émissions de gaz à effet de serre associées aux consommations d'énergie (tonnes de CO₂ équivalent)



Ces indicateurs évaluent la performance carbone globale de l'entreprise sur les scopes 1, 2 et 3, en lien avec les consommations d'énergie.

En 2024, la réduction des émissions de gaz à effet de serre totales de la RATP (mesurées en tCO₂e) par rapport à 2019 s'établit à -29 %, contre -30 % en 2023. Cette inflexion s'explique principalement par l'augmentation de l'offre de transport (+11 % par rapport à 2023), notamment dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Elle résulte également de l'évolution du contenu carbone de l'électricité consommée en France, dont le facteur d'émission est passé de 52 gCO₂e/kWh en 2023 à 58 gCO₂e/kWh en 2024, en raison des fluctuations du mix électrique influencées par la disponibilité du parc nucléaire, la production d'énergies renouvelables et la demande en électricité.

En 2023, les émissions totales de GES liées aux consommations d'énergie de la RATP, RATP Dev et RATP Solutions Ville s'élevaient à 602 398 tonnes de CO₂ équivalent. En 2024, elles atteignent 601 344 tonnes de CO₂ équivalent, soit une baisse de moins de 1 %. Ce résultat est principalement dû à la croissance de l'offre de transport et à l'évolution du facteur d'émission de l'électricité. Dans le détail, les émissions de la RATP et de RATP Solutions Ville sont passées de 282 176 tCO₂e en 2023 à 285 393 tCO₂e en 2024, tandis que celles de RATP Dev sont passées de 320 222 tCO₂e en 2023 à 315 951 tCO₂e en 2024.

L'augmentation de l'offre de transport est principalement liée à l'extension du réseau ferré avec la mise en service des prolongements de la ligne 11 jusqu'à Rosny – Bois-Perrier, et de la ligne 14 vers Orly au sud et Saint-Denis – Pleyel au nord. Ces nouvelles infrastructures améliorent la desserte de nouveaux territoires, réduisent les correspondances et augmentent la distance moyenne parcourue par voyageur. Parallèlement, des adaptations ciblées ont été effectuées sur le réseau bus et tramway pour optimiser les correspondances avec le réseau ferré. L'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques a également nécessité une augmentation temporaire et significative de l'offre de transport afin d'absorber l'afflux de visiteurs, d'athlètes et de spectateurs.

Bien que cette hausse de l'offre ait entraîné une augmentation des consommations d'énergie, l'impact carbone a été contenu grâce à plusieurs initiatives. Le plan Bus2025 permet de réduire progressivement la part des véhicules thermiques dans la flotte en faveur d'énergies alternatives telles que l'électricité et le biogaz.

Par ailleurs, des mesures d'amélioration de la performance énergétique ont été mises en œuvre pour optimiser la consommation des infrastructures et des matériels roulants.

Malgré ces évolutions, la performance carbone rapportée au voyageur.km continue de s'améliorer. En 2024, cet indicateur affiche une baisse de -32 % par rapport à 2019 (contre -26 % en 2023), traduisant les effets positifs des efforts de transition énergétique et de sobriété.

Axe 2.2 – Préserver les ressources et la biodiversité

Pour fournir des services tout en limitant la consommation de matières premières, d'eau et d'énergie, le Groupe adopte une approche axée sur la sobriété et le développement de l'économie circulaire. En tant qu'acteur de la ville durable, la RATP intègre la préservation de l'environnement dans ses activités, en accordant une attention particulière à la biodiversité, reconnue comme un élément essentiel de la qualité de vie en milieu urbain.

Maîtriser les risques environnementaux et promouvoir l'amélioration continue

Avec ses centres bus et ateliers de maintenance situés en zones urbaines et périurbaines, la RATP figure parmi les entreprises qui exercent une activité industrielle dans ces environnements. La prévention des pollutions et la gestion des risques environnementaux sont des enjeux prioritaires.

Au-delà du respect de ses obligations réglementaires, la RATP a mis en place un plan de certification incluant les certifications QSE (qualité, sécurité, environnement) et ISO 50001 (management de l'énergie), ainsi que des démarches d'amélioration continue basées sur la méthodologie EFQM (European Foundation for Quality Management).

Dans le cadre de son contrat 2021-2024 avec Île-de-France Mobilités, la RATP s'est engagée à déployer et maintenir un système de management environnemental sur l'ensemble de ses sites industriels.

RATP Dev, pour sa part, soutient ses réseaux dans la gestion des risques environnementaux et dans une démarche d'amélioration continue grâce à un plan de certification et un accompagnement transversal.

En 2024, RATP Cap Île-de-France s'est structurée pour accompagner ses filiales dans une démarche d'amélioration continue afin de déployer un système de management intégré dans l'optique notamment d'une certification ISO 14001.

Indicateurs clés

	2022	2023	2024	Objectifs
Nombre de sites industriels certifiés ISO 14001				
RATP	92	90	89	
Taux de sites industriels certifiés ISO 14001 (%)				
RATP	100	100	98	100 %

En 2024, le taux de sites industriels certifiés ISO 14001 de la RATP est passé de 100 % à 98 %, soit une baisse de 2 points. Cette diminution s'explique par des interruptions temporaires de certification liées aux travaux d'extension de lignes de métro et aux Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

— 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), répertoriées en fonction des quantités et de la dangerosité des substances utilisées ou stockées, ainsi que des risques environnementaux associés aux activités des sites. Fin 2024, environ 73 sites exploités par la RATP étaient classés ICPE, sous une ou plusieurs rubriques. Ces installations couvrent un large éventail d'activités liées à la mobilité urbaine, notamment les ateliers de maintenance, les stations de carburant, les installations de combustion (chaudières et groupes électrogènes) et des infrastructures associées à la transition énergétique des centres bus (bornes de recharge pour véhicules électriques ou fonctionnant au bioGNV, ainsi que le développement de l'énergie hydrogène). À fin 2024, 70 % du parc de bus de la RATP était composé de véhicules électriques, bioGNV ou hybrides.

En avril 2022, deux incendies impliquant des bus électriques de marque Bluebus (série 5SE) sont survenus sur la voie publique à Paris, sans causer de blessé parmi les voyageurs ou le personnel. En conséquence, la RATP a suspendu immédiatement l'exploitation de tous les véhicules de ce modèle, issus d'une commande de 150 bus, dont certains étaient encore en cours de fabrication.

Le rapport du BEA-TT (Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre), publié en octobre 2024, a identifié comme cause directe probable de ces incendies un court-circuit intercellules entraînant un emballement thermique au niveau des batteries haute tension des véhicules. Ce problème a été attribué à un défaut dans le processus de fabrication des batteries.

Un plan d'action a été mis en place en collaboration avec le constructeur, incluant :

- la correction des problèmes liés aux batteries ;
- la détection des surcharges électriques anormales ;
- la mise en place de dispositifs de détection d'incendie pendant le service voyageurs ;
- le coffrage des batteries.

Après la mise en œuvre de ces mesures, les bus Bluebus série 5SE ont obtenu deux nouvelles homologations, permettant leur remise en service entre avril et novembre 2024.

Indicateurs clés

	2022	2023	2024
Nombre de nouvelles mises en demeure ICPE reçues			
RATP/RATP Dev	NC	1	2
Nombre de mises en demeure ICPE en cours (dont celles traitées par la RATP)			
RATP/RATP Dev	NC	3	4

En 2024, deux nouvelles mises en demeure ICPE ont été notifiées à la RATP. La première concernait le centre bus de Corentin Montrouge à Paris en raison d'un non-respect des exigences en matière d'accessibilité aux pompiers. Après des échanges avec les autorités, il a été confirmé que les accès existants étaient utilisables pour les interventions de secours. Des éléments complémentaires seront transmis début 2025 pour permettre la levée de la mise en demeure. La seconde mise en demeure visait le centre bus de Thiais et portait sur le non-respect de certaines prescriptions des arrêtés ministériels et préfectoraux relatifs aux installations électriques. Des actions sont en cours pour répondre aux attentes de l'administration.

Concernant la mise en demeure notifiée en juin 2023 pour l'atelier de maintenance de Choisy à Paris, la RATP a transmis des éléments aux autorités en juillet 2023, février 2024 et juillet 2024. Cette mise en demeure portait notamment sur l'absence en 2022 de déclaration des émissions de polluants et déchets, de registre à jour sur la quantité de solvants organiques présents sur site, de justificatifs d'élimination des produits dangereux.

Enfin, la mise en demeure concernant le poste haute tension (PHT) Coty à Paris, émise en décembre 2022, portait sur l'absence d'un dispositif de séparation des hydrocarbures. En réponse, la RATP a engagé en 2023 des travaux de mise en conformité. Les justificatifs ont été transmis aux autorités en janvier 2024, permettant à la préfecture de lever officiellement cette mise en demeure en janvier 2025.

Ces mises en demeure reflètent la complexité croissante des projets menés par la RATP, certaines prescriptions s'étant avérées plus difficiles à mettre en œuvre que prévu.

Les filiales françaises de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France font également l'objet d'un suivi spécifique concernant leurs problématiques ICPE.

— Prévenir la pollution des sols et de l'eau

Le Groupe met en œuvre différentes mesures pour assurer une gestion durable des sols et prévenir toute forme de pollution :

- en amont des projets, des diagnostics sont réalisés pour évaluer l'état des milieux et identifier d'éventuelles pollutions dans les sols ou les eaux souterraines. En cas de cessation d'activité, des études similaires sont menées, conformément à la réglementation en vigueur ;
- lors de la planification des travaux, une communication préalable est organisée avec les riverains. Les nuisances potentielles (poussières, souillures des voiries, bruit, etc.) sont analysées et des actions préventives adaptées sont mises en place, telles que l'installation d'aires de lavage pour les camions ou l'arrosage des poussières ;
- en phase d'exploitation, des mesures préventives et correctives sont appliquées dans le cadre des démarches ISO 14001 et en respect des prescriptions réglementaires. Ces mesures incluent l'utilisation de bacs de rétention, le prétraitement des eaux industrielles avant leur prise en charge par les stations d'épuration communales, et la mise en place de procédures spécifiques pour les situations d'urgence ;
- dans le contexte de l'ouverture à la concurrence en 2024 et de la reprise de biens par Île-de-France Mobilités, la RATP a réalisé des audits de pollution sur la majorité de ses centres bus soumis à la réglementation ICPE. Ces audits visent à identifier les obligations réglementaires associées aux activités ICPE et à évaluer la qualité

des milieux sur les sites concernés. Les audits finalisés montrent que la qualité des milieux est compatible avec les activités industrielles exercées dans leur configuration actuelle ;

- pour le processus de reprise de réseaux, RATP Dev suit une procédure de due diligence qui inclut un diagnostic de la conformité ICPE et de l'état des sols et des eaux associés. Cette approche permet d'évaluer l'état des sites et de planifier des mesures de prévention en amont pour les nouvelles filiales.

Un plan de performance énergétique renforcé par le plan de sobriété énergétique

Les modes de transport collectifs, par nature, présentent une faible consommation énergétique par voyageur transporté. Un trajet en métro ou en RER nécessite ainsi huit à dix fois moins d'énergie qu'un parcours équivalent en voiture particulière. La RATP, engagée dans une démarche d'amélioration continue, s'efforce d'optimiser davantage l'efficacité énergétique de ses réseaux.

En 2017, la RATP est devenue le premier opérateur multimodal certifié ISO 50001 pour la gestion de l'énergie sur l'ensemble de ses activités, marquant une étape significative dans sa stratégie de performance énergétique. Cette certification a été renouvelée en 2023, confirmant les efforts continus du Groupe dans ce domaine.

En 2023, la RATP a également adopté une nouvelle politique énergétique ambitieuse, visant à réduire de 15 % sa consommation d'énergie rapportée à l'offre de service (mesurée en voiture-kilomètre) d'ici 2029, par rapport à 2019. Pour atteindre cet objectif, un plan d'action structuré autour de quatre axes principaux a été déployé :

- le matériel roulant, avec des solutions techniques et des pratiques optimisées ;
- les bâtiments, à travers une gestion améliorée des équipements et de la consommation ;
- les infrastructures ferroviaires, via des innovations ciblées ;
- les espaces voyageurs, en intégrant des initiatives favorisant la sobriété énergétique.

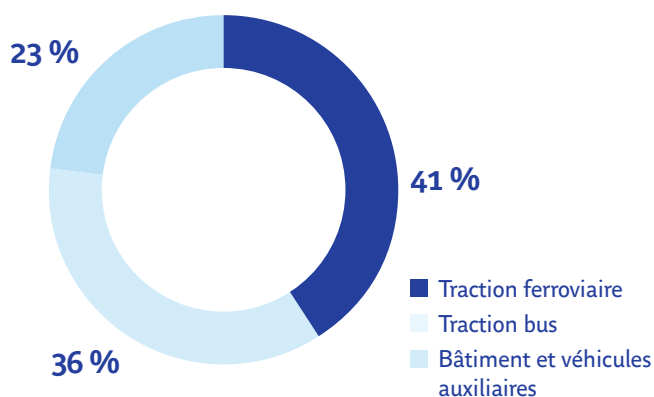
Chaque business unit et direction de la RATP s'est vu attribuer des objectifs spécifiques pour contribuer à la réalisation de cette ambition globale.

En parallèle, dans le cadre du plan national de sobriété énergétique, la RATP a lancé dès 2022 son propre plan de sobriété. Celui-ci inclut les leviers suivants : les réseaux de transport, le chauffage des locaux, la ventilation et climatisation, l'éclairage, la publicité lumineuse, les usages numériques, les déplacements professionnels et la mobilisation des collaborateurs.

Parmi les actions mises en œuvre, on peut citer :

- l'éco-stationnement des trains et l'ajustement des vitesses en heures creuses ;
- l'application stricte de consignes limitant le chauffage des locaux à 19 °C ;
- l'arrêt nocturne (entre 1 h et 6 h du matin) des écrans numériques en stations et des panneaux publicitaires lumineux aux arrêts de tramway et aux entrées de métro.
- L'adaptation des consignes de températures des bâtiments au juste besoin, en fonction de l'occupation des sites ou encore la fermeture partielle de site durant les congés de fin d'année lors des périodes de faible occupation.

Répartition de la consommation d'énergie par usage



— Transition écologique du matériel roulant et des véhicules auxiliaires

La modernisation du parc de matériels roulants constitue un levier essentiel pour optimiser l'efficacité énergétique. La RATP poursuit activement son programme de renouvellement des matériels roulants, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités. En 2024, le déploiement du nouveau matériel MP14 sur les lignes 14 et 11 du métro parisien a marqué une étape significative. Ce matériel permet de réduire la consommation énergétique des rames de 17 % par rapport au modèle précédent (MP05), grâce à un système de freinage électrique avec récupération d'énergie, une motorisation optimisée et un éclairage intégralement réalisé en LED.

À partir de la fin 2025, la RATP débutera le déploiement d'un nouveau matériel roulant ferré, le MF19. Ce nouveau matériel sera à terme déployé sur 8 lignes du métro parisien. Les gains de performance énergétique attendus sur la traction pour un MF19 (cinq voitures) sont de 20 % par rapport à un matériel MF77 (cinq voitures). Enfin, un nouveau matériel roulant est prévu sur la ligne B du RER. Il sera mis en service à partir de 2027, avec un déploiement des 146 nouvelles rames prévu jusqu'en 2032. Les gains de performance énergétique attendus sont une baisse de la consommation traction (hors auxiliaire) de 25 % par rapport au matériel actuel MI79.

En parallèle, le Groupe accorde une importance particulière à l'écoconduite, intégrée dès la formation initiale et renforcée lors des formations continues. À Casablanca, RATP Dev a formé tous les conducteurs recrutés pour les deux nouvelles lignes de BHNS (bus à haut niveau de service) à l'écoconduite avant leur mise en service en 2024.

À Angers, la filiale améliore ses performances énergétiques en s'appuyant sur l'outil Maint'up, qui permet :

- d'acquies et analyser les données de consommation d'énergie de traction et auxiliaire (climatisation, éclairage, etc.) ;
- d'associer ces données aux missions, les géolocaliser et les historiser ;
- d'identifier un parcours énergétique optimal ;
- de comparer les trajets réalisés avec ce standard et de traiter les écarts.

RATP Cap Île-de-France s'engage également depuis 2022 à former 100 % de ses conducteurs à l'écoconduite.

RATP Cap Mantois a également déployé l'outil CAPTE permettant de mesurer et donc de réduire le temps de marche des moteurs alors que le bus est à l'arrêt.

Un suivi similaire est mis en place pour l'éco-stationnement. Maint'up détecte en temps réel, via la géolocalisation, les matériels roulants inutilisés mais restés allumés, et émet des alertes pour corriger ces situations. L'outil permet également de suivre les tendances de consommation énergétique au dépôt grâce à un tableau de bord dédié.

Ces initiatives ont permis d'instaurer de bonnes pratiques d'éco-stationnement auprès des conducteurs et des agents de maintenance, générant ainsi une économie de 273,1 MWh en 2024, soit une réduction de 4,4 % de la consommation énergétique globale.

Face aux enjeux environnementaux et aux exigences de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole du Grand Paris, la RATP s'est fixée pour objectif d'atteindre un parc de véhicules légers entièrement électrique d'ici au 1^{er} janvier 2030.

Les travaux menés en 2024 permettront de lancer, courant 2025, un marché global portant sur la fourniture, l'installation, la supervision et la maintenance d'infrastructures de recharge électrique pour l'ensemble des sites de la RATP. Ce marché inclura, outre le déploiement des infrastructures nécessaires, une gestion dynamique de la recharge visant à optimiser l'empreinte carbone et les coûts financiers associés, tout en intégrant des fonctionnalités de type smart grid.

Au 31 décembre 2024, le parc de véhicules auxiliaires de la RATP comptait 1478 unités, utilisées principalement pour les activités de maintenance, l'exploitation du réseau et les missions de sûreté. La flotte se composait de 248 véhicules électriques, un véhicule hybride et 773 véhicules diesel.

Par ailleurs, la RATP étudie des solutions de mutualisation de l'usage des véhicules entre les différentes directions, dans l'objectif d'optimiser leur utilisation et de réduire leur nombre global, contribuant ainsi à améliorer l'efficacité opérationnelle et à accélérer la transition énergétique de la flotte.

— Sobriété énergétique des bâtiments et résidences

Pour réduire la consommation d'énergie de ses bâtiments, le groupe RATP déploie des actions ciblées alliant sobriété énergétique, efficacité opérationnelle et recours aux énergies renouvelables ou de récupération lorsque cela est possible.

À fin 2024, ces efforts ont permis une réduction de 13 % des consommations énergétiques des sites industriels (centres bus, ateliers de maintenance) et tertiaires par rapport à 2019, en tenant compte de la rigueur climatique (mesurée en degrés-jours unifiés, DJU) et de la surface occupée. Cette évolution s'inscrit dans l'objectif fixé à l'horizon 2029, qui vise à réduire de 15 % la consommation d'énergie des bâtiments tertiaires et industriels (hors centres bus) par rapport à 2019.

RATP Habitat s'est également engagée pour la gestion énergétique de son parc de logements avec la mise en place d'un système de management de l'énergie conforme à la norme ISO 50001. Cette certification couvre 50 % des résidences et représente 90 % de sa consommation énergétique annuelle. À travers sa politique énergétique, RATP Habitat s'est fixé un objectif de réduction de 6 % des consommations entre 2022 et 2026, tout en maintenant

la performance énergétique de son siège. Ces efforts témoignent d'une volonté de limiter l'impact environnemental tout en préservant le pouvoir d'achat des locataires en réduisant les charges liées à l'énergie.

Au-delà de la gestion de son patrimoine existant, RATP Habitat adopte une politique ambitieuse en matière de construction et de rénovation énergétique. Cette démarche repose sur l'intégration d'innovations et d'expérimentations, l'anticipation des réglementations futures comme la nouvelle réglementation environnementale 2020 (RE2020), qui vise à améliorer la performance énergétique et environnementale des bâtiments neufs, l'amélioration continue des diagnostics de performance énergétique (DPE), et des initiatives visant à réduire le gaspillage, en impliquant activement les locataires dans ces actions.

Au travers de ses projets de construction de centres bus à Épône, Mantes-la-Jolie et plus dernièrement Villebon-sur-Yvette, RATP Cap Île-de-France et Île-de-France Mobilités visent à améliorer significativement les performances énergétiques de leurs bâtiments tertiaires et industriels en faisant le choix de l'écoconception respectueuse de la réglementation RE2020. Les labels BBCA et HQE dont l'obtention est planifiée en 2025 pour les sites d'Épône et Mantes-la-Jolie témoignent du respect des principes de développement durable dans le cadre de ces projets et des performances énergétiques élevées des nouveaux bâtiments dont les consommations seront inférieures à 50 kWh/m²/an.

Économiser et récupérer l'eau

En 2024, le groupe RATP a consommé 985 317 m³ d'eau potable pour ses activités de maintenance et de lavage des matériels roulants. La gestion raisonnée de cette ressource constitue une priorité. Le Groupe s'attache à réduire la consommation d'eau grâce à des objectifs intégrés dans ses systèmes de management environnementaux et à des initiatives telles que la récupération des eaux d'infiltration et l'optimisation des procédés de lavage.

Suite à la validation de son plan de sobriété hydrique en décembre 2023, la RATP a mobilisé ses différentes directions et business units pour établir des plans d'action prenant en compte des chantiers prioritaires. L'objectif est de réduire de 10 % la consommation d'eau potable d'ici 2030, par rapport à l'année de référence 2022.

Des actions de communication ont été engagées tout au long de l'année pour sensibiliser les collaborateurs au sujet de la préservation de la ressource en eau : webinaires, affichages spécifiques, vidéos, etc.

Plusieurs actions ont été menées autour des cinq chantiers prioritaires définis dans le plan de sobriété hydrique :

- gérer les alertes en cas de sécheresse : la RATP a formalisé en 2023 son plan de crise sécheresse pour repenser l'organisation des métiers en cas de déclenchement d'une situation de sécheresse ;
- améliorer la connaissance et la gestion des consommations d'eau par un suivi et un pilotage plus fin ;
- optimiser les usages de l'eau : expérimentation d'autolaveuses fonctionnant avec un système de recyclage intégré ;
- récupérer et revaloriser les eaux non potables à travers notamment l'identification d'opportunités de valorisation internes et externes des eaux d'exhaure ;
- sensibiliser et responsabiliser les collaborateurs : organisation

d'un webinaire de sensibilisation aux enjeux hydriques, développement d'une campagne de communication autour des actions du plan de sobriété hydrique.

Dans ce cadre, RATP Cap Île-de-France accompagne Île-de-France Mobilités dans sa démarche de modernisation des installations avec la mise en place de stations de lavage avec système de recyclage des eaux sur les sites de Mantes-la-Jolie, de Épône, de Marcoussis et de Wissous.

— Outil de pilotage des consommations en eau et énergie

Depuis 2020, la RATP utilise OPEN (outil de pilotage des consommations en eau et énergie), une solution qui permet de suivre les consommations d'eau et d'énergie sur 115 sites industriels et tertiaires ainsi que près de 390 stations et gares. En 2024, cet outil est utilisé par près de 450 collaborateurs pour suivre la consommation à travers plus de 1400 compteurs. De nouvelles fonctionnalités comme des tableaux de bord multisites et un dispositif de détection des fuites ont été ajoutées pour soutenir la mise en œuvre du plan de sobriété hydrique et énergétique. Des efforts ont été déployés pour renforcer la fiabilité des données et leur disponibilité, notamment par la formation continue des utilisateurs.

— Gestion des eaux d'exhaure

Chaque année, la RATP collecte plus de 9,75 millions de m³ d'eaux d'exhaure issues des infiltrations et remontées de nappes dans ses infrastructures souterraines. Environ 75 % des volumes sont évacués vers les réseaux d'assainissement, tandis que 25 % sont déversés dans le milieu naturel, notamment la Seine et les canaux. Les analyses réalisées confirment une qualité physico-chimique satisfaisante de ces eaux, permettant d'envisager des opportunités de valorisation de cette ressource. Ces eaux sont utilisées pour l'arrosage d'une portion de la plateforme engazonnée du tramway T3b, le lavage des trains de la ligne 8 à Balard et, partiellement, pour alimenter le réseau d'eau non potable de la Ville de Paris.

Depuis 2019, l'injection des eaux d'exhaure dans le réseau non potable parisien est en phase d'exploitation. En 2024, une étude a été réalisée pour évaluer de nouvelles possibilités de raccordement. La RATP explore également d'autres options, telles que l'installation de bornes pour répondre aux besoins des collectivités locales ou l'utilisation de ces eaux par des industriels.

En 2024, un consortium scientifique dédié à la valorisation des eaux d'exhaure a permis d'identifier de nouveaux projets, notamment un dossier soumis à l'appel à projets européen LIFE en septembre 2024.

La RATP a par ailleurs élaboré une cartographie des ressources en eaux d'exhaure et des opportunités de valorisation, en collaboration avec l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR). Par ailleurs, un projet de recherche sur la caractérisation de ces eaux a été initié avec le CEREMA et le Laboratoire eau, environnement et services urbains, dont le démarrage est prévu en 2025.

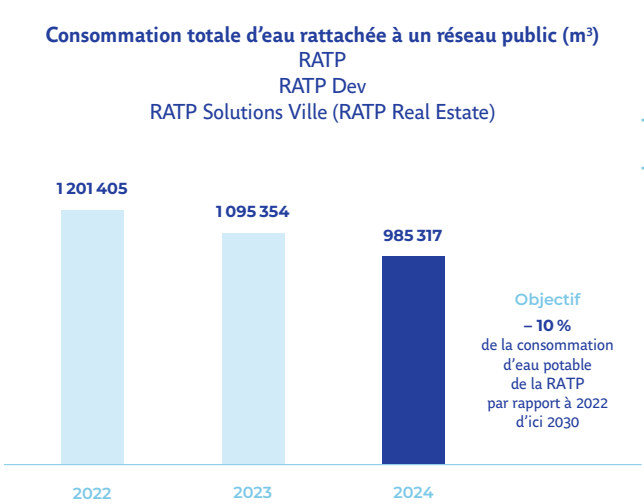
Ainsi, en illustration opérationnelle, depuis septembre 2024, la RATP a également mis en œuvre en interne une expérimentation de collecte des eaux d'exhaure pour l'alimentation des sanitaires de la Maison de la RATP. Cette opération permettra d'alimenter 90 % des sanitaires du bâtiment et 100 % du réseau d'arrosage automatique des espaces verts.

Ces initiatives s'inscrivent dans le cadre du plan eau présenté par le président de la République en mars 2023, ainsi que dans le plan de sobriété hydrique de la RATP.

En application de la loi Agec (antigasillage pour une économie circulaire), la RATP a poursuivi ses efforts pour réduire l'utilisation du plastique à usage unique. En 2024, 61 nouvelles fontaines à eau potable ont été installées, en complément des 30 mises en service en 2023.

Un benchmark sur le plan de sobriété hydrique a été mené auprès des filiales de RATP Dev pour enrichir les données du plan global. Par exemple, RATP Dev Metro Cairo a introduit des pratiques adaptées au climat local, comme l'utilisation exclusive d'eau non potable pour l'arrosage et la sélection de plantes résistantes à la sécheresse.

Indicateur clé



En 2024, la consommation totale d'eau rattachée à un réseau public de l'Epic RATP s'est établie à 732 765 m³, contre 815 974 m³ en 2023.

Plusieurs actions ont contribué à cette diminution, notamment l'amélioration du pilotage des consommations via l'outil OPEN, l'optimisation des procédés de lavage des matériels roulants, ainsi que l'expérimentation de la réutilisation des eaux d'exhaure, qui a progressivement permis de réduire la dépendance aux ressources en eau potable.

En 2024, la consommation d'eau rattachée à un réseau public de RATP Solutions Ville a diminué de 18 %, passant de 42 658 m³ en 2023 à 35 089 m³. RATP Dev a enregistré une baisse de 8 %, atteignant 217 463 m³ en 2024 contre 236 722 m³ en 2023.

Préserver les ressources et gérer les déchets de manière responsable

Avec une production diversifiée de déchets, principalement issue de ses activités de maintenance, la RATP déploie une stratégie combinant réduction à la source et valorisation.

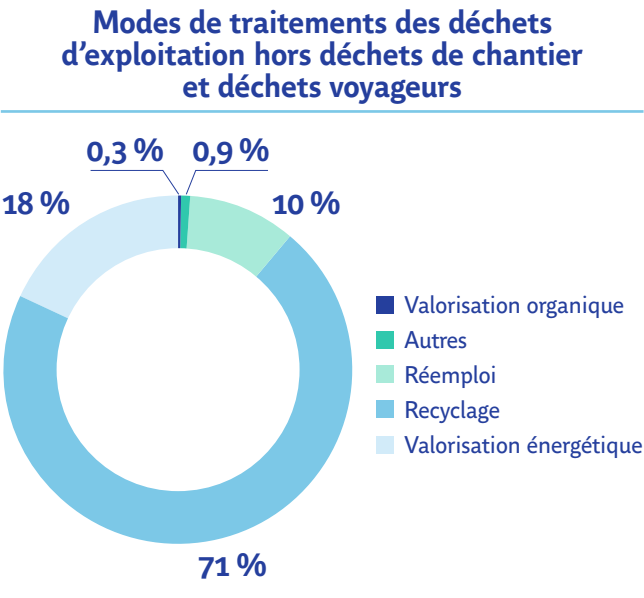
En 2024, le volume total de déchets d'exploitation de la RATP, de RATP Real Estate et de RATP Dev s'élevait à 46 896 tonnes (hors déchets de chantier et des voyageurs), répartis comme suit :

- 8 708 tonnes de déchets dangereux,
- 38 188 tonnes de déchets non dangereux.

La gestion de ces déchets reflète l'engagement du Groupe en faveur d'une économie circulaire : 99 % des déchets d'exploitation de la RATP et de RATP Real Estate ont été valorisés selon les principes de la hiérarchie des déchets, incluant *a minima* des processus de réemploi, réutilisation, recyclage, compostage, méthanisation et valorisation énergétique. Seul 0,9 % a été dirigé vers l'élimination.

Résultats

Modes de traitement des déchets d'exploitation et de maintenance (hors déchets de chantier et déchets voyageurs) - RATP / RATP Real Estate	2024
	Quantité (en tonnes)
Déchets valorisés pour le réemploi	3 746
Déchets valorisés pour la valorisation matière	26 923
Déchets valorisés pour la valorisation énergétique	6 817
Déchets valorisés pour la valorisation organique	125
Déchets valorisés selon d'autres modes de valorisation	351



	2022	2023	2024
Quantité totale de déchets valorisés (tonnes)			
RATP / RATP Solutions Ville (RATP Real Estate)	32 900	29 704	38 379
Quantité totale de déchets (hors chantiers et déchets voyageurs) (tonnes)			
RATP / RATP Solutions Ville (RATP Real Estate) / RATP Dev	35 119	37 908	46 896
Quantité totale de déchets dangereux (hors chantiers et déchets voyageurs) (tonnes)			
RATP / RATP Solutions Ville (RATP Real Estate) / RATP Dev	5 352	7 859	8 708

	2022	2023	2024
Quantité totale de déchets non dangereux (hors chantiers et déchets voyageurs) (tonnes)			
RATP / RATP Solutions Ville (RATP Real Estate) / RATP Dev	29 772	30 049	38 188
Quantité de ballast (hors chantier) (tonnes)			
RATP	10 521	5 199	10 603

Indicateur clé

	2022	2023	2024
Part de déchets valorisés (hors chantiers et déchets voyageurs) (%)			
RATP / RATP Solutions Ville (RATP Real Estate)	99,8	100	99,1

En 2024, le volume total de déchets traités par la RATP a augmenté d'environ 8 881 tonnes par rapport à l'année précédente. Cette évolution s'explique principalement par plusieurs opérations spécifiques réalisées au cours de l'année. L'entretien des infrastructures ferroviaires, notamment les vidanges de fosses à ballast, a conduit à une augmentation significative du volume de déchets de ballast, qui a doublé (+104 %), atteignant 10 603 tonnes.

En anticipation des restrictions de transport routier liées aux Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, plusieurs sites ont mené des opérations de nettoyage et de curage de leurs installations dès le premier semestre, contribuant à l'augmentation des volumes de déchets traités. Par ailleurs, l'évolution du parc de bus a généré des flux supplémentaires avec la revente de certains véhicules dans le cadre d'un contrat signé en 2024 avec la société des transports de Tunis, des opérations de retrofit sur des bus d'occasion et des ajustements techniques réformes de matériels dans le cadre du programme Bus2025 .

Pour les déchets non dangereux (hors chantiers et déchets voyageurs), la RATP a connu une hausse de 33 %, atteignant 32 372 tonnes contre 24 375 tonnes en 2023 due principalement au lancement de nouveaux marchés de démantèlement de trains. RATP Solutions Ville a enregistré une réduction de 3 %, passant de 789 tonnes à 767 tonnes, tandis que RATP Dev a observé une progression de 3 %, atteignant 5 049 tonnes contre 4 885 tonnes l'année précédente.

Concernant les déchets dangereux (hors chantiers et déchets voyageurs), la RATP a vu ses volumes progresser de 19 %, atteignant 5 590 tonnes contre 4 706 tonnes en 2023. À l'inverse, RATP Solutions Ville a enregistré une diminution de 43 %, avec une baisse de 5,9 tonnes à 3,4 tonnes. Cette variation est liée à des opérations de curage de boues hydrocarburées réalisées en 2023 sur le site de Va-de-Fontenay, ayant généré 3 tonnes de déchets dangereux. Ces interventions n'ayant pas été reconduites en 2024, les volumes ont diminué en conséquence. RATP Dev a également observé une diminution de 1 % de ses déchets dangereux, passant de 3 147 tonnes à 3 115 tonnes.

— Collecte et valorisation des déchets dangereux et des mégots

En 2024, la RATP a renforcé sa stratégie de gestion responsable des déchets en déployant un nouveau contrat dédié à la collecte et à la valorisation des déchets dangereux.

Par ailleurs, grâce à un contrat de prestation spécifique avec une entreprise de dépollution et recyclage des mégots de cigarettes, 110 520 unités de mégots ont été collectées et transformées en isolant éco-conçu pour le bâtiment ou pour des produits textiles. Cette initiative a permis d'éviter l'émission de 389 kg de CO₂.

— Le démantèlement des trains et des bus

Deux marchés majeurs ont été conclus pour la déconstruction des Véhicules de Maintenance Industriels (VMI) et des tramways de la ligne T1. D'ici 2032, 15 wagons VMI, 70 motrices et 35 caisses centrales du T1 seront démantelés, avec une valorisation optimale des matériaux recyclables.

En Italie, la filiale Autolinee Toscane s'est également engagée dans une démarche similaire, supervisant le démantèlement de 186 bus. Ces actions concrètes traduisent l'engagement du Groupe en faveur d'une gestion circulaire des équipements en fin de vie.

— Une nouvelle plateforme numérique de réemploi –
Quai des Ressources

En 2024, le groupe RATP a inauguré Quai des Ressources, une nouvelle plateforme numérique dédiée au réemploi et à la vente de matériaux et d'objets issus de ses activités. Destinée aux collaborateurs du Groupe et à des professionnels externes, cette initiative vise à prolonger la durée de vie d'une grande variété d'équipements et de matériaux. En alliant objectifs écologiques et économiques, Quai des Ressources s'inscrit pleinement dans la transition vers une économie circulaire, en valorisant les ressources tout en réduisant les déchets.

— L'économie circulaire sur les chantiers

La gestion des déchets issus des chantiers des différentes maîtrises d'ouvrage de la RATP repose sur des principes de tri et de valorisation adaptés à leur nature. Pour garantir une orientation efficace des déchets vers les filières de valorisation appropriées, des clauses spécifiques sont intégrées aux marchés de travaux. Ces engagements permettent une collaboration étroite avec les prestataires, assurant une gestion responsable des déchets produits.

En 2023, le Groupe a également intensifié ses efforts pour intégrer la prévention des déchets en mettant l'accent sur le réemploi des matériaux, équipements et produits issus des travaux, en cohérence avec les ambitions nationales.

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.

La stratégie d'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.

La plateforme numérique Quai des Ressources, destinée à promouvoir le réemploi des matériaux et équipements issus des chantiers, permet de proposer ces ressources pour une seconde vie, que ce soit dans des projets de nouvelles constructions ou dans des réhabilitations. Elle offre également une opportunité aux chantiers de s'approvisionner en matériaux réutilisables, prolongeant ainsi leur cycle de vie tout en répondant à des préoccupations écologiques et économiques.

D'autre part, la RATP a également entrepris de renforcer la traçabilité et le suivi des déchets produits sur ses chantiers. Un nouvel outil digital est en cours de déploiement pour assurer un reporting détaillé et une gestion optimisée de la valorisation des déchets. Cet outil permettra aux différentes maîtrises d'ouvrage de mieux piloter les flux et de garantir que les déchets sont traités selon des pratiques respectueuses de l'environnement.

Enfin, en 2024, l'académie de la transition écologique a inscrit l'économie circulaire parmi ses priorités, avec pour ambition de former les collaborateurs à ces enjeux. Dès 2025, un parcours en trois étapes sera disponible. Un premier module e-learning permettra à l'ensemble des collaborateurs de se familiariser avec les principes de l'économie circulaire. Pour les équipes projets, prescripteurs et acheteurs, des formations en présentiel approfondiront la mise en œuvre des démarches circulaires sur les chantiers, ainsi que l'intégration de critères spécifiques dans les marchés.

— Lutter contre le gaspillage alimentaire et valoriser les biodéchets

Depuis le 1^{er} janvier 2024, les établissements du groupe RATP sont soumis à l'obligation légale de tri à la source des biodéchets. Pour répondre à cette exigence, des solutions progressives ont été mises en place, incluant le tri à la source, la collecte dédiée ou, dans certains cas, des dispositifs ponctuels de valorisation sur site.

L'ensemble de l'offre de restauration gérée par le CE RATP, comprenant cantines, restaurants et distributeurs automatiques, s'inscrit dans une démarche proactive visant à réduire le gaspillage alimentaire et à améliorer la valorisation des biodéchets. À ce titre, les invendus des distributeurs automatiques sont redistribués à une entreprise de l'économie sociale et solidaire (ESS), labellisée ESUS en Île-de-France. Chaque mois, environ 2 à 3 tonnes de biodéchets sont triées et collectées séparément, avant d'être valorisées sous forme d'énergie verte ou de fertilisants.

En parallèle, des initiatives sont menées par le prestataire en charge de la gestion des déchets pour réduire à la source la production des flux, notamment ceux générés par les emballages. Ces actions s'inscrivent dans une démarche globale visant à renforcer la durabilité des pratiques de gestion des déchets.

— Le tri des déchets voyageurs

En juillet 2024, la RATP a lancé un dispositif de tri des déchets voyageurs sur la ligne 14 du métro et le RER B. Ce projet vise à organiser le tri, la collecte et la valorisation des déchets recyclables générés sur son réseau.

Le dispositif a été étendu à quatre lignes supplémentaires à la fin 2024 : les lignes 2, 8, 12 et 13 du métro. Son intégration aux marchés de propreté de la RATP permet de garantir une traçabilité efficace des déchets valorisés et de mettre en place un suivi rigoureux grâce à un reporting dédié.

Dans la perspective du prochain marché de propreté, la RATP a formulé des recommandations visant à renforcer l'engagement des prestataires en matière de traçabilité et de gestion des déchets voyageurs. Ces initiatives s'inscrivent dans une démarche d'amélioration continue, portée par l'objectif d'optimiser durablement la gestion des déchets sur l'ensemble du réseau.

Favoriser l'écologie industrielle et territoriale

Le groupe RATP s'engage dans la valorisation de ses ressources et promeut l'écologie industrielle et territoriale.

Depuis plusieurs années, des collaborations ont été établies entre diverses organisations afin de générer un impact écologique et social dans le quartier des Deux Rives, qui s'étend sur 350 hectares entre le 12^e et le 13^e arrondissement de Paris. Cette initiative, portée initialement par la RATP et la Ville de Paris, a conduit à la création en 2021 de l'association Les Deux Rives, quartier circulaire.

Dans ce cadre, la RATP a suivi un diagnostic territorial mené sur le secteur des Deux Rives, qui a permis d'identifier des opportunités de synergies pour créer de nouvelles boucles circulaires au sein du quartier.

Pour simplifier le modèle organisationnel rendu complexe par la structure associative, l'association Les Deux Rives a été dissoute en 2024. Néanmoins, l'ambition portée à l'échelle du territoire demeure et les acteurs et parties prenantes impliqués restent mobilisés.

Les actions en faveur de l'économie circulaire vont ainsi se poursuivre sur le territoire à travers différentes opportunités. Des ateliers en lien avec la mobilité sont prévus en 2025 et de nouvelles études ont été engagées pour explorer le potentiel du transport des déchets par voie fluviale, avec pour objectif de tester une solution pilote au cours du premier trimestre 2025.

Favoriser la biodiversité en ville

La RATP mène en Île-de-France une analyse systématique de son patrimoine afin d'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 place afin de répondre aux enjeux environnementaux des bâtiments. Dans une optique d'amélioration continue, RATP Real Estate sollicite des écologues pour mener des études prospectives, dans le but d'intégrer davantage la biodiversité à ses projets.

Depuis 2021, le groupe RATP a consolidé ses actions en faveur de la biodiversité en rejoignant le programme de recherche appliquée et d'actions collectives BIG (Biodiversity Impulsion Group). Coordonné par l'Observatoire de l'immobilier durable et rassemblant 15 autres acteurs urbains, ce programme vise à développer des indicateurs et outils de mesure permettant de mieux définir et évaluer l'empreinte biodiversité des projets immobiliers. La RATP participe aux travaux menés avec le Muséum national d'Histoire naturelle, notamment pour analyser les co-bénéfices environnementaux de ces projets. Des expérimentations ont été réalisées sur des projets d'insertion urbaine en cours de conception, comme entre autres :

- une opération de 66 logements en structure bois à proximité de la gare RER de Sceaux – Robinson (92), avec 675 m² d'espaces verts ;
- la réhabilitation du pôle Louis Aragon à Villejuif (94), transformant un parking silo en un quartier de 250 logements au pied

des réseaux de transport (ligne 7 et Grand Paris Express). Ces projets mettent en évidence des bénéfices liés à l'accueil de la biodiversité, la séquestration de carbone et la réduction des îlots de chaleur.

D'autres sites industriels sont également concernés par ces enjeux. À Boissy-Saint-Léger, dans le cadre de la certification HQE Exploitation, la biodiversité est encouragée par l'installation de ruches accueillant 15 000 abeilles et un écopâturage assuré par quelques moutons. À Saint-Ouen (93), le site de maintenance de la ligne 14 intègre une ferme urbaine de 7 000 m² sur toiture, produisant des herbes aromatiques, hydrolats et infusions destinés aux commerces locaux. Ce projet, retenu dans le cadre de l'appel à projets Parisculteurs lancé par la Ville de Paris, illustre le potentiel de développement de l'agriculture urbaine en Île-de-France.

En 2024, la RATP comptabilise 3,43 hectares de surfaces végétalisées, contre 3,14 hectares en 2023. Cette progression s'explique principalement par la réévaluation des surfaces végétalisées du site Val Bienvenüe, qui intègre désormais 1 481 m² de toitures terrasses, 390 m² au rez-de-chaussée intérieur et 3 038 m² au rez-de-chaussée extérieur. Ces surfaces extérieures, bien que situées hors parcelle RATP et appartenant à la voirie, ont été végétalisées dans le cadre du projet immobilier et sont désormais comptabilisées.

En complément, le projet Vaugirard a contribué à cette augmentation avec 4 232 m² de surfaces végétalisées, comprenant notamment des toitures végétalisées sur les nouveaux logements et l'atelier de maintenance.

L'objectif initial sur les surfaces végétalisées à horizon 2024 est en cours de redéfinition pour s'inscrire dans une démarche plus ambitieuse et alignée sur la feuille de route biodiversité. Un état des lieux des niveaux d'imperméabilisation et de végétalisation des sites est en préparation. Ces travaux permettront de fixer de nouveaux objectifs, qui seront mis en place à partir de 2025, afin d'accélérer les actions en faveur de la biodiversité.

Indicateur clé

	2022	2023	2024	Objectifs
Surfaces végétalisées (en cumul, ha)				
RATP/ RATP Solutions Ville (RATP Real Estate)	2,55	3,14	3,43	4 ha d'ici à 2024 dont 1,3 en agriculture urbaine

À fin 2024, les projets d'insertion urbaine de la RATP ont permis de végétaliser 3,43 ha. L'ensemble de ces espaces verts sont sous gestion de la RATP. L'écart à l'objectif 2024, fixé à 4 hectares, est lié à la cession d'une partie des fonciers à des promoteurs privés, qui y ont réalisé des espaces verts pour leur compte. Des travaux sont en cours afin de définir un nouvel objectif pour la période 2025-2035, dans le cadre de la feuille de route immobilier durable de la RATP.

La préservation de la biodiversité constitue un axe important pour la RATP, notamment dans la gestion de la végétation sur les voies et leurs abords. Depuis l'arrêt de l'utilisation du glyphosate pour le désherbage en 2019, RATP Infrastructures est chargée de gérer durablement les espaces verts du réseau. Cette démarche vise à garantir la pérennité des infrastructures (stabilité des talus, réduction de l'érosion et de l'imperméabilisation des sols), tout en

maîtrisant les espèces exotiques envahissantes et en développant des alternatives aux produits phytosanitaires.

Plusieurs initiatives sont mises en œuvre depuis 2019 :

- une cartographie de la végétation sur l'ensemble du réseau ferré, réalisée par l'Office national des forêts en 2021 et 2022, incluant l'identification et la localisation des espèces exotiques envahissantes ;
- une sélection de végétaux pour freiner la propagation des espèces invasives ;
- des opérations hivernales de dessouchage de robinia sur les plateformes de voies, en raison de leur système racinaire important ;
- l'utilisation d'un produit de biocontrôle à base de champignon (Ailantex) pour traiter et éliminer durablement les ailantes, avec des essais réalisés depuis 2023 et poursuivis en 2024 dont les premiers résultats se sont révélés prometteurs. Des actions seront à poursuivre en 2025 ;
- le recrutement d'un doctorant chargé d'étudier les pratiques optimales de gestion de la végétation sur le réseau ferré, avec pour objectif de concilier sécurité ferroviaire et impact environnemental réduit, et une soutenance de thèse prévue en avril 2025 ;
- le déploiement d'un projet de vidéosurveillance des voies, via des caméras embarquées, pour optimiser la planification des interventions de désherbage.
- un contrat de trois ans a également été conclu avec un prestataire externe pour réaliser des opérations de désherbage manuel et mécanique sur les zones aériennes du réseau, y compris les ateliers et parcs techniques. Des interventions spécifiques et régulières ciblent les espèces exotiques envahissantes.

Au sein de sa filiale RATP Dev BOC à Johannesburg, en Afrique du Sud, un plan d'entretien préventif est en place pour éradiquer les espèces végétales envahissantes et encourager le développement des espèces indigènes. Par ailleurs, un programme de contrôle de la qualité de la végétation est déployé pour surveiller les infestations et protéger les espèces menacées sur le réseau exploité. En 2024, la RATP a poursuivi le diagnostic de ses impacts et dépendances liés à la biodiversité, ainsi qu'un état des lieux des pratiques en matière de gestion et préservation de la biodiversité. Cette démarche a inclus des entretiens avec différents métiers pour évaluer la maturité de l'entreprise sur ce sujet et poser les bases d'une feuille de route biodiversité. Ces travaux ont permis de déterminer les grands axes de cette feuille de route :

- renforcer l'intégration de la biodiversité dans la gouvernance de l'entreprise ;
- développer une approche visant à « éviter et réduire » les impacts sur la biodiversité ;
- mettre en œuvre des actions favorisant la biodiversité, telles que la végétalisation ou la préservation des ressources en eau.

Le diagnostic biodiversité mené en 2024 constitue ainsi un point de départ pour élaborer, en collaboration avec les différentes directions et filiales, une feuille de route spécifique à cette thématique, qui sera finalisée en 2025.

Depuis 2012, les espaces verts de RATP Dev Brest étaient constitués de gazon nécessitant un arrosage régulier. Les récents épisodes de sécheresse ont montré que la végétation repousse naturellement sans arrosage, intégrant des espèces plus résistantes. Pour la deuxième ligne du réseau, la filiale a renoncé à l'arrosage et mène des essais sur des plantations adaptées aux conditions locales, favori-

sant ainsi une biodiversité résiliente et une meilleure intégration écologique.

La préservation de la biodiversité est également un des critères de conception dans le cadre des projets de construction de centres bus menés par RATP Cap Île-de-France avec Île de France Mobilité, notamment sur le site de Villebon-sur-Yvette où la conception a été intégralement révisée à la suite des études environnementales réalisées.

Axe 2.3 – Déployer l'écoconception dans toutes nos activités

Dans le cadre de sa politique RSE, le groupe RATP s'engage à intégrer une démarche d'écoconception et d'écospécification dans ses projets (infrastructures, bâtiments, matériel roulant et systèmes d'information). Les choix relatifs à la conception, aux produits ou aux systèmes tiennent compte d'une approche environnementale.

Lors de la phase d'étude, des solutions écologiques sont systématiquement recherchées, comme l'utilisation de matériaux à faible impact, la récupération des eaux de pluie ou l'installation de toitures végétalisées. Des études, telles que le Bilan Carbone® ou l'analyse du cycle de vie (ACV), peuvent être conduites pour éclairer les choix de conception. Pendant la phase de travaux, la construction écoresponsable est privilégiée, en intégrant des principes d'écoconception et en limitant les impacts environnementaux des chantiers.

Les mesures adoptées sont adaptées aux spécificités et enjeux de chaque projet. Par exemple, plusieurs sites de maintenance des nouvelles lignes de tramway intègrent des panneaux photovoltaïques et des pompes à chaleur reliées à des sondes géothermiques pour produire une partie de leur énergie. Sur le site de Massy, dédié aux véhicules industriels (VMI), des panneaux solaires hybrides ont été installés pour évaluer leur performance en exploitation et leur potentiel de répliquabilité. Par ailleurs, les toitures des nouveaux halls de maintenance des lignes 6 (site Italie) et 11 (site Rosny-sous-Bois) du métro ont été végétalisées pour améliorer le confort thermique en été et réduire l'écoulement des eaux pluviales.

Dans le cadre de l'opération urbaine des Ateliers Vaugirard, qui inclut la création d'un atelier de maintenance des équipements électroniques et électropneumatiques (AME), la restructuration de l'atelier de maintenance des trains (AMT) de la ligne 12, ainsi que la construction de 285 logements sociaux et privés, des certifications environnementales de haut niveau sont visées. Parmi elles, la certification NH HQE avec un niveau « Très bon » pour l'AME et le label E+C- au niveau Énergie 3 Carbone 1.

Pour le programme Bus2025, la démarche d'écoconception s'articule autour de plusieurs priorités :

- 9 GWh économisés par an grâce au passage aux LED dans 16 centres bus ;
- réduction de 525 tCO₂e via 7000 m³ de béton bas carbone et 200 tCO₂e grâce au relamping ;
- 7000 m² végétalisés, 7000 m² perméabilisés et 142 arbres plantés ;
- plus de 70 % des déchets valorisés ;
- près de 50 000 heures d'insertion réalisées.

— Une attention accrue sur la RSE dans la gouvernance des investissements

Depuis septembre 2023, la RATP intègre davantage la RSE dans la gouvernance de ses investissements. Chaque dossier de demande d'investissement doit, dès les premières phases d'étude, inclure une évaluation des impacts carbone et énergie sur le cycle de vie des actifs concernés. Pour les investissements supérieurs à 15 millions d'euros (5 millions d'euros pour les projets SI/digitaux), une analyse approfondie des enjeux et impacts RSE est ajoutée, structurée autour de 9 items regroupés en 3 axes principaux :

- transition écologique : carbone, énergie, ressources, eau et biodiversité ;
- santé environnementale : qualité de l'air, acoustique et vibrations ;
- responsabilité sociétale : adaptation au changement climatique et accessibilité.

Ces informations sont prises en compte dans le processus de décision d'investissement.

Afin de soutenir la mise en œuvre de cette démarche, plusieurs actions ont été déployées en 2024. Des outils d'aide au questionnement ont été créés pour accompagner les collaborateurs, ainsi que des guides spécifiques pour les projets numériques. Ces guides permettent d'identifier et de qualifier les impacts RSE des activités numériques dans les demandes d'investissement, en tenant compte des dimensions énergie, carbone, économie circulaire et accessibilité numérique.

En 2025, la RATP poursuivra un chantier visant à mieux s'outiller afin de faciliter l'évaluation de l'impact carbone des projets aux différents stades et expérimentera le prix interne du carbone sur plusieurs projets.

— Le numérique responsable

La feuille de route numérique responsable du groupe RATP, lancée en février 2022, a été structurée en 2023 autour de six axes principaux :

- encourager des usages numériques responsables dans le quotidien des collaborateurs ;
- intégrer une démarche responsable dans les achats numériques ;
- concevoir des services numériques de manière responsable (éco-socio-conception) ;
- optimiser les hébergements et infrastructures informatiques (datacenters, cloud) ;
- promouvoir une dotation responsable pour les équipements informatiques individuels et renforcer l'économie circulaire ;
- mettre le numérique au service des enjeux RSE du Groupe.

La direction digital et innovation est responsable du pilotage de cette feuille de route.

Depuis 2023, un module d'e-learning sur les fondamentaux du numérique responsable est accessible à l'ensemble des collaborateurs. En 2024, des capsules de sensibilisation ont été lancées pour toucher un public plus large, et des webconférences internes sont organisées régulièrement. Des formations certifiantes sur l'écoconception ont été mises en place pour les collaborateurs de la filière digitale, et les acheteurs digitaux ont été formés aux achats numériques responsables, notamment via la fresque du numérique. De nouvelles formations sont prévues en 2025, notamment sur l'accessibilité numérique, les postes de travail durables et l'écoconception des infrastructures et réseaux.

Des outils ont également été développés pour aider les chefs de projet et les acheteurs à intégrer des critères RSE dans les projets numériques et les marchés.

En 2024, RATP Habitat, acteur social engagé du groupe RATP, a obtenu le label Numérique Responsable niveau 2. Cette distinction souligne les efforts déployés pour réduire l'empreinte carbone de ses activités numériques, notamment grâce à la dématérialisation des signatures de baux avec les locataires, remplaçant ainsi l'impression de 80 pages par bail.

Inscrite dans une démarche d'amélioration continue, RATP Habitat s'attache à limiter l'impact environnemental de ses pratiques numériques. Parmi les initiatives en développement figure l'installation de bornes de collecte dans les loges des gardiens, destinées au recyclage des équipements informatiques et téléphoniques obsolètes des locataires.

RATP Habitat devient ainsi la première entité du groupe RATP à obtenir ce label exigeant, basé sur le référentiel Numérique Responsable conçu par l'Institut du numérique responsable, France IT et l'Agence LUCIE.

— Éco-socio-conception des services numériques

En 2023, le Groupe a initié une démarche d'éco-socio-conception des services numériques. Cette approche vise à prendre en compte des critères environnementaux et sociaux dès la conception d'un produit ou service numérique et tout au long de son cycle de vie : de l'identification du besoin à son décommissionnement, en passant par le développement, le lancement et l'exploitation.

Un dispositif d'accompagnement est proposé pour sensibiliser les équipes, fournir des outils et généraliser cette démarche sur l'ensemble des systèmes numériques du Groupe. Une dizaine de services numériques ont été éco-socio-conçus, parmi lesquels :

- le site institutionnel du Groupe : ratpgroup.com
- les sites institutionnels de certaines filiales : ratpcap.com, ratpmaintenanceservices.com, ratpconnect.com, connetctgrandparis.com
- le service de consultation de la qualité de l'air dans les gares et stations : air-interieur.ratp.fr
- le service de télépaiement des amendes RATP : pv.ratp.fr

Ces services ont été optimisés pour réduire leur empreinte environnementale : seuls les contenus pertinents ont été conservés, le poids des pages et leur temps de chargement ont été réduits, et les bonnes pratiques d'accessibilité numérique appliquées.

Plusieurs actions ont également été entreprises en 2024 au niveau des hébergements et infrastructures informatiques :

- intégration des principes d'écoconception dans le système d'enregistrement vidéo centralisé ;
- écoconception du réseau Wi-Fi dans les ateliers de maintenance du RER et du métro ;
- réutilisation et réparation des équipements du réseau radio Tetra, permettant de prolonger sa durée de vie de 10 ans ;
- développement du futur réseau radio, qui remplacera le réseau Tetra à partir de 2025, dans une démarche écoresponsable ;
- automatisation de l'arrêt et du redémarrage des environnements de développement et de test en dehors des heures travaillées pour réduire la consommation d'électricité ;
- décommissionnement des serveurs non utilisés, accompagné du recyclage des équipements concernés.

Une évaluation actualisée de l'empreinte environnementale et sociale des activités numériques de la RATP (carbone, énergie, eau, ressources, écoconception, accessibilité numérique) a été réalisée début 2024, succédant à une première évaluation menée en 2021. Ce processus sera étendu à l'ensemble des projets numériques en 2025.

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 permettent de répondre aux risques suivants :

- **absentéisme ;**
- **risques professionnels ;**
- **perte de compétences clés ;**
- **atteinte aux règles éthiques ;**
- **diversité et inclusion ;**
- **conflit social ;**
- **défaillance dans le dialogue avec les parties prenantes ;**
- **pratiques d'achats non responsables ;**
- **manquement aux règles anti-corruption ;**
- **non-respect de la réglementation RGPD.**

Axe 3.1 – Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés

S'engager au quotidien pour la sante et la sécurité des collaborateurs

Le programme transversal pluriannuel de santé et sécurité au travail a pour ambition d'intégrer la prévention des risques professionnels dans les pratiques métier tout en favorisant une organisation apprenante et enrichissante pour l'ensemble des collaborateurs. Conçu pour répondre aux risques prioritaires identifiés au sein du Groupe, ce programme a été renforcé afin de s'adapter aux transformations en cours et d'aborder les enjeux de qualité de vie au travail.

Un nouvel accord sur la qualité de vie et les conditions de travail a été signé le 21 février 2024 par trois des quatre organisations syndicales représentatives de la RATP, marquant une étape clé dans l'engagement collectif pour l'amélioration des conditions de travail.

— Prévenir les risques en matière de santé à l'aide d'études épidémiologiques, dans la durée

Du fait de la spécificité de ses activités et de l'environnement de travail d'un certain nombre de ses métiers, la RATP mène des études épidémiologiques au long cours depuis de nombreuses années. En analysant les données de santé sur un nombre élevé de personnes sur de longues périodes, l'épidémiologie permet lorsqu'ils existent, de mettre en évidence des éventuels problèmes de santé à l'échelle d'une population qui pourraient échapper à la surveillance individuelle.

Une étude est ainsi conduite depuis les années 2000, en partenariat avec Santé publique France, sur une cohorte de plus de 96 000 salariés et ex-salariés. Par comparaison à la population générale francilienne, les résultats mettent en évidence une sous-mortalité globale sur l'ensemble de la cohorte RATP. Chez les conducteurs de métro, évoluant dans les enceintes ferroviaires souterraines EFS, aucune surmortalité par pathologies de l'appareil circulatoire ou par cardiopathies ischémiques n'a été observée.

En janvier 2024, la RATP et Santé publique France ont renouvelé pour trois ans leur partenariat pour étendre l'étude de mortalité sur la période 1980-2022.

— Accompagner les managers pour ancrer une culture de la santé-sécurité

Au sein de l'Epic, les principes de prévention des risques professionnels et l'amélioration des conditions de travail ont été intégrés au référentiel managérial CLE (coach, leader, entrepreneur). Ce référentiel s'accompagne d'un socle commun de formations et d'un parcours sur mesure, destiné à renforcer les compétences des managers. L'objectif est de leur fournir les outils nécessaires pour qu'ils deviennent des acteurs centraux de la promotion de la santé, de la sécurité et du bien-être au travail. En 2023, un diagnostic approfondi de la culture santé et sécurité au travail a permis d'évaluer la maturité managériale et de poser les bases d'une feuille de route en matière de prévention des accidents du travail. Il a conduit au lancement, dès 2024, d'un programme pour renforcer les compétences managériales en santé et sécurité, conçu en s'appuyant sur des initiatives éprouvées dans des entités comme RATP Infrastructures et RATP Sûreté. Ce programme comprend des mesures très concrètes : coaching pour tous les managers opérationnels, analyse d'incidents systématique, rituels managériaux, afin d'instaurer une dynamique proactive et continue sur la sécurité (« quart d'heure sécurité », animation à intervalle court, visite de sécurité sur le terrain...). Par ailleurs, un espace dédié de l'intranet donne accès à des informations sur l'intégration de la santé et de la sécurité dans le quotidien du travail, tout en mettant à disposition des ressources pratiques (outils métier, contacts utiles) pour agir efficacement ou bénéficier d'un accompagnement adapté.

Dans les filiales, la santé et la sécurité au travail sont aussi au cœur des priorités. Au sein de RATP Dev, chaque filiale est tenue de décliner, en tenant compte de son organisation, une politique générale de sécurité, incluant un volet dédié à la prévention, avec un accent particulier sur la prévention des accidents graves et mortels. La feuille de route santé-sécurité au travail repose sur l'instauration d'un cadre de référence commun, la promotion d'une culture SST partagée, une démarche d'amélioration continue et un engagement managérial renforcé. Comme à l'Epic, en 2024, un diagnostic global a permis d'évaluer la maturité des filiales de RATP Dev, ouvrant la

voie à l'élaboration d'une directive alignée sur les standards existants. Des outils pratiques et un plan d'inspection annuel accompagnent les filiales dans l'adoption de ces normes. À fin 2024, six filiales ont obtenu la certification ISO 45001, et neuf autres sont en cours de certification d'ici 2027. Aux États-Unis, le réseau OCALA à Suntran, en Floride, a été distingué par le prestigieux *Gold Safety Award in Bus Safety Excellence*. En 2024, RATP Cap Île-de-France a aussi initié un diagnostic et une cartographie pour élaborer sa feuille de route et a entamé une démarche d'amélioration continue des pratiques pour viser une certification ISO 45001.

La filière prévention (Epic) et la communauté QHSE (RATP Dev) bénéficient d'un parcours d'intégration, de formations initiales et continue afin de soutenir les managers et les collaborateurs dans leurs démarches de prévention des risques professionnels.

Indicateurs clés

	2022	2023	2024	Objectifs
Nombre de salariés en instance de reclassement suite à décision d'invalidité définitive				
RATP	175	230	239	
Taux de fréquence des accidents du travail				
RATP / RATP Solutions Ville / RATP Dev	28,6	27,2	24,3	30 pour la RATP
Taux de gravité des accidents du travail				
RATP / RATP Solutions Ville / RATP Dev	3,4	3,7	3,2	3,7 pour la RATP

Depuis 2023, l'évolution des taux de fréquence et de gravité des accidents du travail à la RATP reflète des tendances contrastées selon les périmètres. En 2024, le taux de fréquence global s'est établi à 24,3 contre 27,2 en 2023, enregistrant ainsi une baisse de 11 %. Le taux de gravité a également diminué, passant de 3,7 en 2023 à 3,2 en 2024, soit une réduction de 14 %. À l'échelle de la RATP, le taux de fréquence a diminué de 32,1 en 2023 à 27,8 en 2024, tandis que le taux de gravité a diminué de 4,9 à 4,2.

En 2024, RATP Solutions Ville a constaté une augmentation de son taux de fréquence, atteignant 21,48 contre 18,4 en 2023, soit une hausse de 17 %. Cette évolution s'explique par une augmentation du nombre d'accidents du travail avec arrêt, passant de 9 en 2023 à 12 en 2024, principalement au sein de la structure Habitat, seule entité concernée par ces accidents. Compte tenu de la nature des missions de cette entité, notamment celles assurées par le personnel de gardiennage, cette augmentation, bien que notable, reste relative en valeur absolue. La diminution du taux de gravité, qui est passé de 2,7 en 2023 à 2 en 2024, s'explique en partie par le retour d'un collaborateur après un arrêt de longue durée.

À fin 2024, RATP Dev a observé une hausse de son taux de fréquence des accidents du travail, passant de 16,7 en 2023 à 19,3 en 2024 (+ 3 points). Cette évolution résulte de l'élargissement du périmètre de reporting, passé de 30 à 45 filiales, comprenant majoritairement des lignes de bus, secteurs généralement associés à un taux de fréquence plus élevé. Le taux de gravité est demeuré relativement stable, passant de 0,9 en 2023 à 1,3 en 2024.

Les agressions sont restées la principale cause de déclarations d'accidents, représentant près de 50 % des jours d'arrêt liés aux accidents du travail, en particulier les multi-agressions touchant les agents exposés au public. Face à ce constat, le plan d'action sur les agressions, déjà activement mis en œuvre et soutenu au plus haut niveau de l'entreprise, a été renforcé en 2024 :

- le suivi et la qualification des violences subies par les agents ont été améliorés. Les comités de pilotage agressions, intégrant désormais un membre du Comex, la sûreté et le service juridique, ont été rendus mensuels pour un suivi plus réactif. Les incidents ont été classés par niveaux de gravité afin d'anticiper les signaux faibles et d'adapter les mesures de prévention. Par ailleurs, un baromètre trimestriel de suivi des incivilités et des violences a été instauré et il est transmis à Île-de-France Mobilités et aux services de l'État ;
- les dispositifs de prévention ont été renforcés, avec une mobilisation accrue du GPSR et des agents de sécurité privée, ainsi qu'un resserrement des liens avec les forces de l'ordre. Les formations et sensibilisations des agents à la gestion des situations conflictuelles ont été intensifiées ;
- l'accompagnement et l'assistance des agents ont été intensifiés, notamment en encourageant les poursuites pénales et en assurant un suivi des plaintes déposées par les salariés ;
- la prise en charge médicale des agents agressés a été prolongée par des dispositifs d'EMDR (psychothérapie par mouvements oculaires) et des ateliers d'aide à la réinsertion professionnelle qui permettent d'accompagner une centaine de collaborateurs à partir de 2025, après une phase de test concluante en 2024.

Par ailleurs, les situations d'inaptitude définitive continuent d'augmenter depuis 2021. En réponse, la RATP a consolidé sa politique d'accompagnement au retour à l'emploi, en s'appuyant sur la mise en place de rendez-vous de liaison et en prévoyant pour 2025 le développement d'ateliers spécifiques pour aider les agents agressés à reprendre leur activité dans des conditions optimales. De plus, les cellules de prévention de la désinsertion professionnelle ont été étendues à toutes les directions et business units de l'Epic.

— Sécuriser les salariés à l'international

Le groupe RATP place la sûreté et la sécurité de ses salariés au cœur de ses priorités, en particulier lors des déplacements professionnels et des séjours à l'international, dans un contexte marqué par des tensions géopolitiques croissantes. La mission sûreté à l'international, rattachée au secrétariat général du Groupe, déploie une politique de prévention des risques sanitaires et sécuritaires en partenariat avec des acteurs tels que le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE), le Centre interentreprises de l'expatriation (Cindex), les médecins référents de la RATP, ainsi que des assureurs et prestataires spécialisés.

Pour accompagner les salariés dans leurs déplacements, le Groupe a mis en place une série d'outils et de dispositifs. Ceux-ci incluent une cartographie mensuelle des risques par pays, un guide de sûreté, des formations en ligne adaptées aux niveaux de risque, une application mobile, une hotline dédiée à la sécurité et à la santé, ainsi qu'un système de géolocalisation configurable selon les préférences des utilisateurs. Ces ressources visent à garantir que chaque collaborateur puisse voyager et séjourner dans les meilleures conditions possibles.

Les informations relatives aux risques professionnels sont détaillées dans la section « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport, tandis que les données sociales du Groupe sont disponibles dans le bilan social publié sur le site internet www.ratp.fr.

S'appuyant sur l'expertise et l'engagement de ses équipes, le groupe RATP s'attache à créer un environnement de travail sûr, stimulant et propice à l'épanouissement professionnel. La ligne managériale joue un rôle central dans cet effort, en favorisant l'engagement des collaborateurs tout en maintenant les compétences clé nécessaires au développement du Groupe.

Lutter contre l'absentéisme

L'absentéisme représente un enjeu majeur pour la RATP, en raison de ses effets sur la continuité des opérations, notamment dans les domaines de l'exploitation et de la maintenance. Un taux d'absentéisme élevé peut limiter la capacité de l'entreprise à remplir ses engagements, affectant à la fois la qualité du service, la performance économique globale, la qualité de vie au travail et la motivation des salariés.

Les principales causes identifiées incluent des facteurs externes tels que l'attractivité des régions hors Île-de-France, l'évolution des attentes des salariés en matière de conditions de travail et les interactions parfois tendues entre les agents et les voyageurs. En s'appuyant sur une étude de data, l'entreprise a aussi identifié des facteurs internes qui font l'objet d'un plan d'action suivi régulièrement en Comex.

Cadre et conditions de travail motivants, critères du présentéisme intégré dans les dispositifs de primes, prévention de la désinsertion professionnelle, renforcement de l'offre de logement et lutte contre les arrêts frauduleux constituent les leviers clés pour lutter contre l'absentéisme.

— Améliorer la qualité de vie et les conditions de travail

En 2024, la RATP a signé son premier accord dédié à la qualité de vie et aux conditions de travail (QVCT), réaffirmant son engagement à intégrer ces enjeux au cœur de sa stratégie à l'horizon 2030. Cet accord embrasse tous les leviers contribuant à favoriser un cadre de travail motivant : organisation du temps de travail, environnement de travail, développement de parcours, équilibre des temps de vie, prévention des risques, santé et qualité des relations au travail. De nombreuses mesures concrètes ont d'ores et déjà été mises en œuvre : semaine de quatre jours expérimentée sur le périmètre de la direction SEM (agents de station), qui sera déployée sur toutes les lignes de métro en février 2025, mise en place de nouveaux roulements permettant aux collaborateurs de mieux anticiper leur organisation personnelle, rénovation des espaces sociaux, augmentation du nombre de places réservées dans des crèches partenaires. D'autres initiatives visent à améliorer les pratiques professionnelles, comme l'instauration d'une demi-journée sans réunion ou le renforcement du dialogue autour des conditions permettant « le travail bien fait ». La qualité de l'environnement de travail, notamment dans les espaces souterrains, a également été améliorée grâce à des actions spécifiques sur la qualité de l'air.

L'accord met aussi l'accent sur le management de proximité et les relations au travail. Un nouveau modèle de leadership, déployé dans tout le Groupe en 2024, précise les quatre qualités attendues d'un manager dans l'exercice de son rôle. Il complète le référentiel d'activités managériales CLE déjà mis en œuvre à l'Epic et le SMO

(Système d'excellence managériale et opérationnelle), corpus d'outils et de rituels pour aider le manager à responsabiliser son équipe et simplifier ses processus. Une offre de formation complète a été conçue pour permettre aux managers de se professionnaliser sur toutes ces dimensions. Pour favoriser des relations harmonieuses au travail, les dispositifs de prévention contre le harcèlement, les comportements sexistes et les violences conjugales ont été déployés. Enfin, des actions pour prévenir les risques psychosociaux et promouvoir une culture de santé et de sécurité au travail ont été consolidées, en continuité avec les engagements des accords précédents.

RATP Cap Île-de-France s’est aussi lancé dans la sensibilisation et la formation sur la prévention des agissements sexistes et des violences sexistes et sexuelles et a développé des initiatives originales comme la mise en place de séances d’ostéopathie tous les 15 jours sur les sites d’exploitation de RATP Cap Bièvre et RATP Cap Mantois ou bien le dispositif FACE (Fondation Agir Contre l’exclusion) pour les collaborateurs en situation difficiles.

— **Prévenir la désinsertion professionnelle (PDP)**

La RATP déploie des dispositifs pour accompagner les salariés en arrêt prolongé, favoriser leur retour à l’emploi ou, si nécessaire, leur réorientation professionnelle. Ces mesures visent à maintenir le lien entre les salariés et leur poste tout en anticipant les ajustements nécessaires.

Les principaux outils incluent le rendez-vous de liaison, proposé dès 90 jours d’arrêt, et la visite de pré-reprise avec le médecin du travail pour préparer les conditions d’une reprise adaptée. Un essai encadré de 14 jours peut également être proposé pour évaluer la compatibilité avec le poste.

Des dispositifs spécifiques, tels que l’accompagnement à la suite d’agression (ASA) et l’emploi accompagné (DEA) pour les salariés en situation de handicap psychique, complètent ce soutien. La RATP propose également des aménagements de poste et un conseil en évolution professionnelle (CEP) pour accompagner les projets d’évolution ou de reconversion.

— **Augmenter et adapter l’offre de logement**

La RATP collabore avec sa filiale RATP Habitat pour offrir à ses salariés des logements à proximité des lieux de travail. Ces logements, sociaux ou intermédiaires, sont attribués sous conditions de ressources et répondent aux besoins des salariés confrontés aux difficultés du marché locatif. En rapprochant les salariés de leur lieu de travail, cette initiative réduit les contraintes des trajets domicile-travail et améliore l’équilibre vie professionnelle-vie personnelle. Face à des enjeux sociaux et économiques croissants, l’offre de résidences sociales a été augmentée de 50 %, passant de 500 à 860 unités, permettant de loger environ 1 100 familles en 2024, avec un objectif de 1 200 familles d’ici 2027. Un nouveau parcours salarié-logé a aussi été conçu pour proposer différents types de logements en fonction de la situation du salarié.

— **Intensifier la lutte contre la fraude aux arrêts de travail**

La RATP a mis en place, en collaboration avec les organismes sociaux (CCAS et CPAM), un ensemble de mesures destinées à détecter et prévenir les cas d’absentéisme frauduleux. Ces actions visent à garantir l’équité entre les salariés, tout en limitant les impacts organisationnels et financiers pour l’entreprise. Des actions de sensibilisation ont également été menées auprès des équipes afin de promouvoir une culture de responsabilité et de respect des obligations professionnelles.

Indicateur clé

	2022	2023	2024
Taux d’absentéisme (hors accident de trajet)			
RATP / RATP Dev	NC	8,1	7,5

En 2024, le taux d’absentéisme au sein de l’Epic a reculé à 8,7 %, contre 9,3 % en 2023, soit une diminution de 6 %. Cette baisse concerne l’ensemble des business units et directions, à l’exception de RATP Infrastructures, qui enregistre une légère hausse de 3,1 %.

Les absences pour maladie ont diminué de 6,2 %, tandis que celles liées aux accidents du travail ont enregistré une réduction plus marquée de 15,8 %. Parmi les secteurs les plus concernés par cette baisse, la sûreté affiche une diminution de 21 %, le métro de 18 %, le tramway de 20 %, le RER de 13 % et la maintenance du matériel roulant ferroviaire de 6 %. Le Bus connaît une réduction plus modérée de 5 %, tandis que les agents des gares et stations enregistrent une baisse de 13 % et la maintenance des équipements et systèmes des espaces de 5 %.

Les réseaux Tram, Métro et RER connaissent une diminution notable des absences pour maladie, retrouvant des niveaux comparables à 2019. Ces résultats illustrent l’impact des actions de prévention et des dispositifs mis en place pour améliorer la qualité de vie au travail.

À fin 2024, le taux d’absentéisme de la RATP et RATP Dev s’est établi à 7,5 %, contre 8,1 % en 2023, marquant une amélioration globale. RATP Dev a enregistré une légère baisse, passant de 4,3 % en 2023 à 4,1 % en 2024.

Anticiper les besoins en compétences, piloter les ressources et développer les parcours

— **Répondre aux besoins actuels et futurs du Groupe grâce à un système solide de gestion prévisionnelle des ressources et des compétences**

Dans un contexte d’ouverture à la concurrence du système de transport public francilien, le Groupe peut rencontrer des difficultés à assurer 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 compétences de ses collaborateurs.

La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) permet d’anticiper et d’accompagner les évolutions de l’emploi et des compétences 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 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 métier sont garantes de la politique de gestion, d’anti-

- cipation des besoins et de développement des compétences dans une optique de professionnalisation des salariés de leur filière ;
- les compétences critiques sont suivies et mises à jour annuellement, afin d'anticiper leur transmission et leur renouvellement ;
- le schéma directeur des ressources humaines est 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.

À titre d'illustrations, pour répondre aux évolutions du marché et notamment aux besoins des filiales RATP Dev et RATP Cap Île-de-France, dans un contexte de tension des métiers de l'exploitation et de la maintenance, le groupe RATP a lancé un parcours de formations accélérées aux systèmes de transport, FAST, visant à faire émerger un vivier de salariés polyvalents, formés et immergés sur différents aspects de la chaîne de transport. Cette montée en compétences dans les domaines cœur de métier ferroviaires s'étalera sur trois années avec une orientation prise dès le début du parcours : métro automatique ou ferroviaire suburbain/régional. Les formations sont majoritairement internes (notamment pour le passage d'un permis exploitation). Les immersions se font en unité opérationnelle d'exploitation et/ou maintenance (matériel roulant ou infrastructures) avec une mission et des objectifs clairement définis. Chaque parcours est individualisé en fonction de l'expérience et des compétences du profil sélectionné.

Enfin, les travaux de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences sont en cours, dans le cadre du programme Transition bus, avec un double objectif à fort enjeu humain et économique : garantir les compétences et ressources de l'activité Bus jusqu'à l'ouverture à la concurrence et préparer le redéploiement des effectifs non transférés, à partir de 2027.

dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, ainsi qu'aux projets d'extension du réseau. En 2024, le volume des recrutements est revenu à des volumes plus habituels, avec 5 419 embauches, soit une diminution de 19 %. En parallèle, le nombre de départs a augmenté de 4 % en 2024, atteignant 5 550 contre 5 332 en 2023. Cette hausse s'explique pour grande partie par l'effet des recrutements importants de 2023 : lorsque les agents embauchés ne valident pas leur formation initiale, leur contrat prend fin. Au final, le taux de turn-over de la RATP a logiquement enregistré une baisse de 18 %, passant de 9,9 % en 2023 à 8,1 % en 2024.

À fin 2024, l'effectif total de RATP Solutions Ville s'élevait à 382 collaborateurs, soit une hausse de 2 % par rapport à 2023 (373 collaborateurs). Le nombre d'embauches a augmenté de 16 %, passant de 77 en 2023 à 89 en 2024, reflétant une progression modérée mais constante au fil des années, portée par la structuration de la BU, l'obtention de nouveaux contrats et l'intensification de l'activité. Parallèlement, le nombre de départs a diminué de 14 %, passant de 59 en 2023 à 51 en 2024, soit huit départs. Cette variation restant marginale à l'échelle de la BU Ville sans évolution significative au sein de chaque entité.

À fin 2024, l'effectif total de RATP Dev s'établissait à 16 930 collaborateurs, soit une progression de 22 % par rapport à 2023, où l'effectif s'élevait à 13 921 collaborateurs. Cette évolution résulte principalement de l'élargissement du périmètre de reporting, passé de 30 à 45 filiales, correspondant à une hausse de 4 % à périmètre constant. Le volume des recrutements a augmenté de 78 %, passant de 2 608 en 2023 à 4 633 en 2024, en raison notamment de l'extension du périmètre, avec une croissance de 4 % à périmètre constant. Parallèlement, le nombre de départs a progressé de 62 %, passant de 1 725 en 2023 à 2 795 en 2024, reflétant l'élargissement du périmètre et une variation de 7 % à périmètre constant.

Le taux de promotion au regard de la catégorie de départ de la RATP a diminué de 24 % entre 2023 et 2024. D'une part des cadres, initialement recrutés en tant qu'opérateurs, ont quitté la RATP au cours de l'année 2023, principalement en raison de départs à la retraite. D'autre part, la population des cadres a légèrement augmenté, passant de 4 867 au 31 décembre 2023 à 5 094 au 31 décembre 2024. Cette progression a eu pour effet d'augmenter le nombre total de cadres en poste, ce qui a dilué l'impact des promotions et contribué à la diminution du taux.

— Une attractivité confirmée par la réussite du plan de recrutement

L'année 2024 a été marquée par des événements sportifs d'envergure, en particulier les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, porteurs d'un enjeu stratégique sur la couverture de l'offre de service. Afin de pourvoir aux besoins de ses différentes entités et pour garantir une offre conforme aux attentes des voyageurs et des autorités organisatrices, la RATP a recruté plus de 3 500 nouveaux collaborateurs dont 2 900 opérateurs et 600 encadrants en Île-de-France, auxquels s'ajoutent plus de 1 000 alternants et plus de 600 contrats d'insertion, confirmant sa place parmi les grands acteurs socio-économiques de la région. Les filiales françaises et internationales ont quant à elles intégré plus de 4 800 nouveaux collaborateurs, issus pour l'essentiel des territoires sur lesquels elles opèrent. Agents d'accueil dans les gares et stations, conducteurs de bus, agents de sûreté, techniciens de maintenance, ingénieurs dans les domaines de la technologie et du digital et en maîtrise d'ouvrage de grands

Résultats

	2022	2023	2024
Effectif total			
RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	65 420	60 828	63 568
Nombre d'embauches			
RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	8 317	9 388	10 141
Nombre de départs			
RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	8 118	7 116	8 396
Taux de promotion au regard de la catégorie de départ (%)			
RATP	9	10	8
Taux de turn-over (%)			
RATP	6,8	9,9	8,1

En 2024, les effectifs de la RATP ont légèrement diminué, passant de 46 534 collaborateurs en 2023 à 46 254, soit une baisse de 0,6 %. En 2023, la RATP avait mis en place un plan de recrutement d'envergure exceptionnelle avec 6 703 embauches afin de répondre aux besoins de remplacement habituels, à l'augmentation de l'offre de transport demandée par Île-de-France Mobilités, notamment

projets : la grande diversité des profils recrutés reflète l'image du Groupe, riche de plus de 250 métiers.

La promotion de la promesse employeur Groupe, l'intensification des campagnes d'appel à candidatures, les actions de relations avec les collèges, lycées, universités et écoles pour y présenter les métiers et susciter les vocations dès le plus jeune âge, la forte accélération des contrats en alternance, le développement de dispositifs de parrainage et de cooptation ont permis au Groupe de réussir son plan de recrutement.

Reconnu pour ses valeurs de service public et comme acteur majeur des mobilités durables avec des ambitions fortes en matière de décarbonation, le Groupe a reçu un nombre de CV en forte hausse en 2024 (260 000 CV, soit 46 % de plus qu'en 2023 pour l'Epic).

En décembre 2023, une charte triennale a été signée avec le ministère de l'Éducation nationale et le rectorat d'Île-de-France, consolidant l'accueil des collégiens et lycéens en stage de découverte. Le soutien à la filière professionnelle se manifeste également par des partenariats locaux entre les unités opérationnelles et les lycées techniques. Par ailleurs, un plan d'action spécifique a été lancé pour renforcer l'attractivité du Groupe auprès des ingénieurs, incluant des visites d'écoles, des partenariats académiques et une participation accrue à des événements comme la semaine de l'industrie.

— Des opportunités de parcours qui se multiplient au sein du Groupe

Les parcours et la mobilité professionnels, les reconversions et redéploiements sont aussi un levier majeur de la GEPP.

Une charte mobilité pour les cadres du groupe RATP en Île-de-France a été signée le 18 octobre 2022. Elle permet déjà aux salariés de bénéficier d'opportunités nouvelles au sein des structures de l'Epic ou dans les filiales pour développer leur employabilité et à l'entreprise de disposer des compétences nécessaires à son expansion. Cette charte propose un cadre sécurisé entre deux entités juridiques par la signature d'une convention tripartite de mise à disposition (maintien du contrat de travail avec l'entité d'origine) ou de mobilité (nouveau contrat de travail avec l'entité d'accueil) et l'absence de période probatoire après la mobilité.

À la suite de la signature à l'unanimité d'un accord de dialogue social au niveau Groupe en 2024, des négociations seront lancées en 2025 sur la mobilité Groupe des opérateurs et des agents de maîtrise en Île-de-France permettant de définir des règles de la mobilité en matière de rémunération, de reprise d'ancienneté, des parcours professionnels, une gouvernance...

— Un plan volontariste en matière d'intégration et de développement des compétences

Chaque année, la RATP forme trois salariés sur quatre grâce à ses dix écoles dédiées aux métiers du transport. Elle s'engage activement en faveur de l'insertion professionnelle des jeunes. En 2024, la RATP a atteint un taux de 6,3 % d'alternants parmi ses effectifs.

Pour offrir un service public toujours plus fiable et innovant, l'entreprise a renforcé ses efforts d'intégration, accéléré la transition énergétique de son parc d'autobus et investi dans des projets d'infrastructures, notamment la modernisation des lignes. Ces initiatives se sont toutes appuyées sur un dispositif de formation robuste, conçu pour répondre aux enjeux actuels et contribuer à la raison d'être du Groupe : « S'engager chaque jour pour une meilleure qualité de ville ».

Le développement des compétences des collaborateurs constitue en effet un levier essentiel pour accompagner la transformation de l'entreprise. En facilitant l'acquisition, la mise à jour et l'évolution des compétences, la RATP soutient l'adaptation au changement, favorise la réussite des projets et encourage la construction d'une organisation apprenante. Cette approche permet à chaque collaborateur de renforcer son employabilité et de faire évoluer son parcours professionnel. En 2024, la RATP a signé un nouvel accord sur la formation professionnelle pour la période 2024-2027. Cet accord reflète l'ambition de proposer une politique de formation claire et accessible, avec des modalités concrètes, favorisant un environnement propice à l'apprentissage, à l'innovation et à la réussite collective.

Par ailleurs, la RATP a inauguré en avril 2024 l'académie de la transition écologique, un dispositif destiné à sensibiliser et former ses collaborateurs aux enjeux environnementaux, et à renforcer leur engagement en matière de responsabilité sociétale. L'académie propose un socle commun de connaissances ainsi que des formations spécifiques sur diverses thématiques environnementales, et des dispositifs adaptés aux différents métiers.

En compléments du plan de formation, des dispositifs innovants, tels que les programmes d'innovation participative, d'intrapreneuriat et de mentorat, qui encouragent le développement des compétences, rencontrent un succès grandissant au niveau du Groupe.

À titre d'exemples :

- Aux États-Unis, RATP Dev USA, lancé un programme de développement du leadership et de mentorat visant à accompagner de nouveaux cadres dans leur parcours professionnel. Associés à des cadres expérimentés, ils ont travaillé à l'acquisition de compétences clés et à la réalisation de projets axés sur le leadership. Sur le site du tramway de Washington, des fournisseurs externes ont été mobilisés pour dispenser une formation spécialisée en maintenance. En complément, l'ensemble des employés ont suivi des formations à la réanimation cardio-pulmonaire, aux premiers secours, à l'utilisation de défibrillateurs pour adultes et jeunes enfants, ainsi qu'à la manipulation des extincteurs. Plusieurs collaborateurs ont également obtenu ou sont en cours d'obtention de la certification du programme de sécurité et de sûreté des transports en commun (TSSP) du Transportation Safety Institute (TSI).
- En Italie, à Florence, l'équipe GEST s'est associée à la fondation Libellula, qui travaille dans la lutte contre les stéréotypes et la promotion d'un environnement de travail inclusif, équitable et respectueux de la diversité. Deux collaborateurs, une conductrice et un contrôleur du PCC, ont suivi une formation pour devenir des experts de cette initiative. Encadrés par des formateurs expérimentés, ils ont appris à identifier et à gérer les situations de violence sexiste au sein de l'entreprise. Ces deux collaborateurs ont reçu leur certificat lors d'une cérémonie officielle organisée dans la salle des groupes parlementaires à Rome.
- À Hong Kong, l'équipe de Hong Kong Tramways a mis en place un groupe de management élargi pour faciliter la définition des objectifs stratégiques de l'entreprise. Tous les membres ont participé à une formation sur la communication interne et le renforcement de la cohésion d'équipe, contribuant à améliorer le fonctionnement collectif.
- En Afrique du Sud, l'équipe de la BOC à Johannesburg a sélectionné vingt collaborateurs pour intégrer un programme de développement du leadership (NQF niveau 3 et 4) d'une durée d'un an. Par ailleurs, 24 employés ont bénéficié d'un soutien à

l'éducation pour renforcer leurs qualifications dans l'enseignement supérieur. Enfin, des plans de développement individuel ont été élaborés pour une large majorité des collaborateurs.

Indicateurs clés

	2022	2023	2024
Part réalisée du plan de formation (%)			
RATP	96	107	92
Part de la masse salariale consacrée à former les salariés (%)			
RATP	5,6	6,1	5,8
Taux d'alternants dans l'effectif			
RATP	3,8	5,4	6,3
Nombre d'heures de formation dispensées aux salariés dans l'année			
RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	1 856 448	2 684 019	2 523 282

À l'Epic, en 2024, la part réalisée du plan de formation a diminué de 14 % par rapport à 2023, passant de 107 % à 92 %. Cette baisse s'explique par deux dynamiques majeures. D'une part, le ralentissement des recrutements de machinistes-receveurs (conducteurs de bus) a réduit le volume des formations initiales, impactant directement l'exécution du plan de développement des compétences. D'autre part, les ressources de formation ont été prioritairement mobilisées pour répondre aux besoins critiques en maintenance et exploitation, afin d'assurer la continuité du service dans un contexte de fortes tensions sur la production, notamment en lien avec les Jeux Olympiques et Paralympiques. Cette réallocation des moyens a conduit à un ralentissement des formations dans certaines fonctions support. La part de la masse salariale dédiée à la formation s'est établie à 5,8 %, contre 6,1 % en 2023, soit une baisse de 5 %. Cette diminution s'inscrit dans un contexte plus large de réduction de l'exécution du plan de formation comme expliqué ci-dessus. Le taux d'alternants dans l'effectif a progressé de 5,4 % en 2023 à 6,3 % en 2024, dépassant ainsi l'objectif fixé de 6 %.

En 2024, le nombre total d'heures de formation dispensées aux salariés au sein de la RATP, de RATP Solutions Ville et de RATP Dev s'est établi à 2 523 282 heures, contre 2 684 019 heures en 2023, soit une diminution de 6 %. Cette baisse est principalement due à la diminution des heures de formation au sein de la RATP, qui passent de 2 324 180 heures en 2023 à 2 154 735 heures en 2024 pour les raisons évoquées ci-dessus (baisse des recrutements de machinistes-receveurs et priorisation des formations pour la maintenance et l'exploitation avec les Jeux de Paris 2024). Toutefois, les résultats dans les filiales ont progressé, avec une augmentation notable chez RATP Solutions Ville, qui passe de 6 175 heures en 2023 à 9 149 heures en 2024. Cette hausse s'explique par l'augmentation des effectifs et le turn-over des dernières années, nécessitant un accompagnement renforcé des nouveaux arrivants. Elle illustre également l'engagement de la BU Ville en faveur de la montée en compétence de ses salariés.

RATP Dev affiche également une hausse, atteignant 359 398 heures contre 353 664 heures en 2023, en lien avec une augmentation des recrutements et des besoins de formation.

Faire de la diversité un facteur de réussite

Convaincu que la mixité des expériences, des cultures, des âges, des genres est un levier essentiel pour générer des idées innovantes, s'ouvrir aux territoires dans lesquels elle est implantée et s'enrichir mutuellement, le Groupe a fait de la diversité un marqueur de sa politique de ressources humaines. L'entreprise s'est dotée d'un corpus de règles et d'outils pour garantir l'égalité des droits et lutte contre toute forme de discrimination, elle fait preuve d'une tolérance zéro avec des sanctions pour chaque mot, geste et acte qui ne respecterait pas l'intégrité d'une personne. Et elle agit sur la culture avec des actions de sensibilisation en faveur d'un environnement de travail inclusif pour permettre à chacune et chacun de venir au travail comme il est.

Plusieurs programmes ont été initiés pour féminiser le corps social, accueillir des personnes en situation de handicap, favoriser l'insertion professionnelle (se référer au paragraphe « Garantir l'emploi et l'insertion des personnes en situation de handicap » de la DPEF) ou encore contribuer à la lutte contre l'homophobie (se référer au paragraphe « Lutter contre les discriminations » de la DPEF).

— Garantir l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes et renforcer la place des femmes dans l'organisation

Lancé en 2017, le programme RATP au féminin constitue un vecteur clé de l'engagement du Groupe en faveur de la mixité. Ce programme vise à renforcer la place des femmes dans les organisations de la RATP et à faire progresser l'égalité professionnelle.

Depuis 2003, la RATP s'engage en effet activement en faveur de l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes. Cette politique volontariste vise à renforcer la féminisation des effectifs et à garantir l'équité de traitement dès le recrutement et tout au long des parcours professionnels. L'engagement continu de la RATP en faveur de l'égalité professionnelle femmes-hommes depuis plus de vingt ans se traduit en 2024 par une note de 95/100 à l'index Égalité femmes-hommes. Ce résultat intervient après trois années consécutives (2021, 2022 et 2023) durant lesquelles l'entreprise avait obtenu le score maximal de 100/100. Ce niveau reste supérieur à la moyenne des entreprises de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF), qui s'élevait à 92 en 2023. De plus, l'entreprise dépasse déjà les objectifs légaux fixés pour 2026 en matière de représentation équilibrée des femmes et des hommes dans les instances dirigeantes.

En octobre 2023, la direction a réaffirmé son engagement en adoptant des mesures complémentaires pour favoriser l'égalité professionnelle. Parmi celles-ci figurent :

- Le maintien de la rémunération en cas de changement d'affectation lié à un état de grossesse ;
- L'accès au dispositif des congés spéciaux d'ordre médical (CSOM) pour des pathologies spécifiques à la santé féminine, telles que l'endométriose, dans le respect du cadre en vigueur ;
- Le déblocage exceptionnel du compte épargne temps (CET) ou du plan d'épargne entreprise (PEE) en cas de violences intrafamiliales.

Ces nouvelles dispositions complètent les actions déjà en place, portant sur le recrutement, la promotion, les parcours professionnels, la rémunération, la formation, ainsi que sur l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

Créé en 2022, *Ladies in Tech* est un réseau interne à la RATP, visant à améliorer la visibilité et l'accessibilité des filières technologiques

pour les femmes. Ce réseau s'inscrit dans une démarche globale pour renforcer la diversité et valoriser les métiers tech, essentiels à la transformation stratégique du Groupe. En 2024, *Ladies in Tech* a organisé quatre conférences inspirantes sur des thèmes variés (sexisme et pop culture, IA générative, fabrication additive, etc.) et accueilli des jeunes femmes de l'association Becomtech pour découvrir les métiers technologiques. Le réseau a également mis en lumière des parcours féminins avec 15 portraits diffusés en interne et en externe, et participé à des événements comme le CHUT et le think tank Marie Claire. Enfin, *Ladies in Tech* soutient les femmes dans les métiers tech grâce à un espace communautaire et des initiatives de mentoring, affirmant son rôle stratégique pour attirer des talents diversifiés dans ce domaine.

La feuille de route 2024-2029 de RATP Dev vise à porter la part de femmes dans ses effectifs à 25 %, un objectif également partagé par l'Epic.

Indicateurs clés

	2022	2023	2024
Taux de féminisation dans l'effectif total (%)			
RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	19	21	22
Taux de féminisation des cadres de direction (%)			
RATP / RATP Dev	NC	35	36
Taux de féminisation du recrutement (%)			
RATP	25	19	23

En 2024, le taux de féminisation du recrutement à la RATP a augmenté de 20 % par rapport à 2023, passant de 19 % à 23 %. Cette progression s'explique principalement par l'évolution des volumes de recrutement selon les métiers. Le nombre de recrutements de machinistes-receveurs, une population historiquement peu féminisée, a fortement diminué, avec 1 200 embauches en 2024 contre près de 3 000 en 2023. Parallèlement, les embauches d'agents des gares et stations, un métier où la proportion de femmes est plus élevée, ont fortement augmenté, ce qui a eu un impact favorable sur l'indicateur. Cette évolution a été accentuée par le déploiement de campagnes de communication visant à attirer davantage de femmes dans les métiers traditionnellement masculins.

En 2024, le taux de féminisation dans l'effectif total s'est établi à 22 %, contre 21 % en 2023, soit une hausse de 4 %. Dans le détail, la RATP maintient un taux stable par rapport à 2023 de 21 %. La filiale RATP Solutions Ville affiche une progression notable, passant de 48 % en 2023 à 51 % en 2024. De son côté, RATP Dev enregistre une hausse, atteignant 22 % en 2024 contre 19 % l'année précédente. Cette évolution globale reflète les efforts du Groupe pour renforcer la mixité dans ses effectifs.

En 2024, le taux de féminisation des cadres de direction total a atteint 36 %, contre 35 % en 2023, soit une augmentation globale de 4 %. Dans le détail, la RATP affiche une légère baisse, passant de 27 % en 2023 à 25 % en 2024, tandis que RATP Dev enregistre une progression, atteignant 39 % en 2024 contre 38 % l'année précédente.

— Garantir l'emploi et l'insertion des personnes en situation de handicap

En 2024, la RATP a poursuivi son engagement en faveur de l'insertion et du maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap, au travers de mesures visant à faciliter leur accès à un emploi ou à le conserver, sensibiliser au handicap dans le milieu professionnel.

La RATP a mis en place, depuis plusieurs années, un partenariat avec l'Agefiph et la plateforme Météojob pour favoriser le recrutement de candidats en situation de handicap. L'entreprise diffuse également ses offres d'emploi à ses partenaires tels que Cap Emploi, France Travail et les missions locales. Elle participe activement au DuoDay, une initiative nationale permettant à des personnes en situation de handicap de découvrir les métiers de la RATP lors d'une journée d'immersion.

Depuis trois ans, la RATP collabore avec l'association ARPEJEH, qui accompagne les jeunes en situation de handicap dans leur découverte des métiers et leur insertion professionnelle, de la classe de troisième jusqu'à la fin de leurs études. Cette collaboration favorise la création de rencontres entre ces jeunes et le monde de l'entreprise, ouvrant des perspectives pour leur intégration professionnelle.

À l'occasion de la semaine européenne pour l'emploi des personnes handicapées, la mission handicap de la RATP a organisé plusieurs initiatives pour sensibiliser ses collaborateurs. Des webinaires quotidiens, à destination des managers, ont été consacrés au thème du handicap et des proches aidants. Par ailleurs, des vidéos courtes, d'une minute, abordant des thématiques liées au handicap ont été diffusées à l'ensemble des salariés pour renforcer leur compréhension et leur engagement sur ce sujet.

En 2024, les filiales ont, elles, déployé plusieurs initiatives notamment :

- en Afrique du Sud, l'équipe de BOC a introduit une formation en langue des signes destinée aux employés en contact avec la clientèle. Cette initiative a émergé des retours partagés lors des sessions d'alignement stratégique, une plateforme permettant aux employés de proposer des idées en cohérence en accord avec l'objectif de l'entreprise d'offrir une expérience client de haut niveau ;
- aux États-Unis, le service de tramway DC Streetcar à Washington accueille régulièrement des membres de la communauté des personnes en situation de handicap pour des visites immersives. Ces sessions leur permettent de mieux comprendre les installations et le fonctionnement du service ;
- en Égypte, RATP Dev Mobility Cairo a mené plusieurs actions, notamment l'introduction de la langue des signes, une première pour un système de transport en Égypte. Les services Capital Train et Green Line 3 ont collaboré avec la Fondation Baseera pour accompagner les personnes malvoyantes. Ces formations ont couvert des aspects pratiques tels que l'achat de billets, l'orientation vers les portes, la reconnaissance des quais et les règles de sécurité tout au long de leur parcours.

Résultat

	2022	2023	2024
Nombre total de salariés en situation de handicap			
RATP / RATP Dev	2 183	2 337	2 668

Le nombre de salariés en situation de handicap à la RATP et au sein de RATP Dev a augmenté de 14 % entre 2023 et 2024, passant de 2337 à 2668. Cette évolution résulte d'une hausse de 6 % au niveau de l'Epic, de 2094 à 2228, et d'une très forte augmentation au sein de RATP Dev passant de 243 à 440. Cette dynamique traduit l'engagement du Groupe en faveur de l'accessibilité à l'emploi et du maintien dans l'activité des personnes en situation de handicap. À fin 2024, la RATP avait déjà recruté 103 personnes en situation de handicap sur les 105 prévues d'ici fin 2025 dans le cadre de son 9^e accord en faveur des personnes en situation de handicap.

Favoriser un dialogue social harmonisé et de proximité

— Prévenir les conflits sociaux

Depuis 1996, la qualité du dialogue social à la RATP repose sur un accord collectif spécifique, reflétant l'attachement de l'entreprise et de ses organisations syndicales à cette composante essentielle d'un service public performant. À l'origine centré sur le droit syndical, cet accord a été enrichi en 2018 pour inclure des dispositions relatives aux comités sociaux et économiques (CSE), conformément à la réforme des instances représentatives du personnel. En 2021 et 2022, des avenants ont été signés afin d'adapter le dialogue social aux évolutions structurelles du Groupe, garantissant ainsi la continuité du service et préparant les transformations majeures à venir.

En 2024, de nombreux accords relatifs aux mesures d'accompagnement des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ont été conclus dans les différentes directions et business units, contribuant à la réussite de cet événement majeur et à la prévention des conflits sociaux.

Indicateur clé

	2022	2023	2024
Taux de conflictualité*			
RATP	2,34	3,22	2,19

* Nombre moyen de jours de grève par salarié par an.

En 2024, la RATP a enregistré une baisse de 32 % de son taux de conflictualité par rapport à 2023. Cette évolution s'explique en grande partie par un contexte social moins marqué par des mobilisations d'ampleur et par l'efficacité du dispositif de prévention des conflits sociaux, appelé alarme sociale. Moins de 3 % des alarmes déposées par les organisations syndicales ont conduit à un préavis de grève.

À l'inverse, 2023 avait été fortement impactée par les mouvements sociaux liés à la réforme des retraites, qui avaient entraîné une hausse significative du taux de conflictualité. Plus des deux tiers des préavis de grève déposés cette année-là étaient directement liés à cette réforme, contribuant à un nombre élevé de jours d'absence pour raison de grève au sein de la RATP.

— Harmoniser le dialogue social au sein du Groupe

En mai 2024, des élections ont été organisées pour désigner les cinq représentants des salariés au conseil d'administration de la RATP. Ce conseil, composé à parts égales de représentants de l'État, des salariés, et de personnalités qualifiées, joue un rôle stratégique en délibérant sur les dossiers majeurs du Groupe.

Le comité de groupe RATP France, créé en 2012, s'est réuni à deux reprises en 2024 pour aborder les enjeux économiques et sociaux avec les représentants du personnel.

Le 10 décembre 2024, un accord relatif à l'organisation du dialogue social au sein du Groupe en Île-de-France a été conclu. Ce nouveau niveau de négociation soutiendra le développement d'un cadre social Groupe en Île-de-France, dans le contexte de l'ouverture à la concurrence et du développement du Groupe.

— Trente-trois accords conclus en 2024

Sur le plan des accords collectifs, 33 accords ont été signés en 2024, parmi lesquels figure un accord de méthode sur le dialogue social dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau bus, ainsi qu'un accord sur l'organisation du dialogue social en Île-de-France.

— Anticiper l'ouverture à la concurrence

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau bus historique de la RATP, échelonnée jusqu'au 1^{er} novembre 2026, 13 lots font l'objet d'appels d'offres. Le 12 novembre 2024, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a attribué les trois premiers lots. Le groupe RATP, via sa filiale RATP Cap Île-de-France, a remporté les lots 42 et 45, intégrant les sites d'Asnières, Pleyel, Neuilly-Plaisance, Saint-Maur, et Neuilly-sur-Marne. Keolis a obtenu le lot 9, comprenant le site de Bussy et quatre sites du réseau Optile. Les nouveaux exploitants prendront en charge l'exploitation de ces lots à partir du 1^{er} novembre 2025. Les salariés concernés seront transférés vers les nouvelles sociétés créées pour exploiter ces lots.

Après la loi d'orientation des mobilités du 27 décembre 2019, le décret du 4 juin 2020 a complété le cadre réglementaire, précisant notamment les garanties de maintien sur site pour les agents des centres bus, les conditions applicables pour les machinistes-receveurs travaillant de nuit sur les lignes Noctilien, ainsi que les dispositions concernant les entités mutualisées du réseau bus.

Depuis 2017, la RATP a intensifié le partage d'informations dans le cadre du dialogue social. En octobre 2024, un accord avec les organisations syndicales a renforcé les moyens des instances représentatives du personnel, offrant des repères communs pour accompagner les étapes de la transition vers l'ouverture à la concurrence. La communication auprès des salariés concernés se poursuit, via des courriers, des supports d'information (flyers) et un espace dédié sur l'intranet du Groupe.

Axe 3.2 – Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité des territoires

Face à l'augmentation de la population, aux migrations urbaines et aux défis environnementaux, économiques et sociaux qui en résultent, le secteur des transports occupe une position stratégique. Il contribue à améliorer la qualité de vie des habitants et à promouvoir des villes plus inclusives. En France, le groupe RATP joue un rôle clé dans le développement économique et social des territoires où il opère, tout en soutenant les politiques publiques en faveur de l'emploi et de la lutte contre les exclusions.

Favoriser l'insertion sociale et professionnelle

L'approche de la RATP s'organise autour de quatre axes majeurs :

- 1) Une politique de ressources humaines engagée pour la diversité et l'égalité des chances. Se référer aux engagements, actions et résultats décrits dans les sous-parties de l'axe 3.1, intitulé « Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés » de la DPEF.
- 2) Les initiatives de la Fondation Groupe RATP, qui soutient des projets en faveur de l'insertion sociale des publics vulnérables. Elle accompagne les jeunes dans leur orientation professionnelle et promeut un accès équitable à la culture, au patrimoine et aux services urbains.
- 3) Une politique d'achats responsables, dont un des axes vise à développer les achats solidaires et à contribuer à l'emploi des publics fragiles.
- 4) Des actions de prévention, menées par la mission coordination prévention au sein de la business unit sûreté et par le recueil social de la RATP, pour répondre aux besoins des publics en difficulté.

Favoriser l'action territoriale

Le développement économique et social (DES) incarne l'engagement du groupe RATP en faveur des territoires qu'il dessert, en cohérence avec sa raison d'être et sa politique RSE.

Les agences territoriales de la RATP jouent un rôle clé dans cette dynamique. Véritables relais de proximité, elles facilitent les interactions entre le Groupe et les territoires, tout en initiant des partenariats structurants pour construire une ville durable et résiliente.

En collaboration avec les acteurs institutionnels, économiques et sociaux locaux – collectivités, structures d'insertion, économie sociale et solidaire, associations – et à travers des conventions de partenariat de développement local, les agences territoriales traduisent concrètement les engagements sociaux et sociétaux de la RATP.

Certifiée ISO 9001, cette activité repose sur des programmes d'actions territoriales visant à favoriser l'insertion des publics et à renforcer l'ancrage local du Groupe dans les bassins de vie. Ces initiatives se déclinent autour de plusieurs axes :

- favoriser l'accès à l'emploi et valoriser les métiers : participation à des forums métiers, organisation de visites de sites, informations collectives sur les métiers et processus de recrutement, et accompagnement des acteurs de l'insertion pour mieux comprendre les opportunités professionnelles proposées par la RATP ;
- promouvoir une mobilité durable : déploiement des Ateliers Mobilité®, un programme conçu pour faciliter l'accès à une mobilité urbaine respectueuse de l'environnement ;
- soutenir les publics éloignés de l'emploi : mise en place de parcours sécurisés, en partenariat avec la région Île-de-France et les conseils départementaux, pour préparer les candidats aux métiers proposés par le Groupe.

En 2024, les équipes en charge du développement économique et social ont amplifié leurs actions auprès des territoires.

À titre d'exemple :

- participation à 120 forums emploi locaux, avec plus de 3 400 personnes accueillies sur les stands de la RATP ;
- organisation de 65 présentations métiers, ayant bénéficié à 920 personnes accompagnées par des structures d'insertion en Île-de-France.

En 2024, les agences territoriales de la RATP ont renforcé leur rôle de proximité en menant de nombreuses actions en faveur de l'insertion, de l'égalité professionnelle et du développement local. Ces initiatives, réalisées en partenariat avec les acteurs institutionnels, économiques et sociaux. Voici quelques exemples des actions menées cette année :

Insertion-emploi

L'agence territoriale de Paris a participé au forum des métiers de la mobilité durable, qui a permis à 450 élèves de collèges et lycées parisiens de découvrir les métiers du transport, ainsi qu'au forum emploi organisé par la mairie du 20^e arrondissement de Paris, où 24 candidats ont été accueillis pour explorer les opportunités professionnelles à la RATP.

L'agence territoriale du Val-de-Marne a signé deux conventions avec l'École de la Deuxième Chance pour intégrer les Ateliers Mobilité® dans les cursus pédagogiques et former les animateurs de l'école à cette pédagogie spécifique.

Égalité femmes-hommes

Lors de la journée internationale des droits des femmes, l'agence territoriale de Paris a participé à un forum dédié aux femmes en recherche d'emploi et porteuses de handicap, notamment pour des postes d'agents de gares et de stations.

L'agence territoriale des Hauts-de-Seine a pris part à une initiative du bus pour l'emploi, organisée à Bourg-la-Reine, visant à promouvoir les métiers techniques et de la conduite auprès des femmes.

Partenariats territoriaux

Une convention signée avec le conseil départemental de l'Essonne a permis de soutenir les allocataires du RSA dans leur insertion professionnelle, avec notamment une visite du centre bus de Massy pour découvrir les métiers et valeurs de la RATP ;

L'agence territoriale du Val-d'Oise a participé à l'ouverture de l'École de la deuxième chance, réalisant six présentations sur les métiers de la RATP et intégrant le conseil d'administration de l'école.

— Les Ateliers Mobilité® au service de la mobilité urbaine durable

La mobilité est un enjeu essentiel pour accéder à l'emploi, à la formation et à la vie sociale. Dans cette perspective, la RATP propose les Ateliers Mobilité®, un programme conçu pour former les publics à l'utilisation des transports en commun et faciliter leur autonomie dans les déplacements urbains.

Ces ateliers s'adressent en priorité aux personnes engagées dans un parcours scolaire ou d'insertion professionnelle. Ils sont animés par des salariés de la RATP ou des partenaires de la société civile, tels que AGIRabcd, avec lesquels des partenariats ont été établis. L'objectif est de fournir aux participants les compétences nécessaires pour utiliser les réseaux de transport, notamment en apprenant à calculer un itinéraire, estimer la durée des trajets, lire

des plans ou respecter les règles de savoir-voyager. Ces sessions sont organisées en collaboration avec des structures locales pour répondre aux besoins spécifiques des territoires.

Ces ateliers favorisent également un lien de proximité avec les usagers. Une étude récente montre que 94 % des participants les recommanderaient et que 68 % se sentent plus confiants dans leur utilisation des transports en commun après y avoir pris part. En 2024, la RATP a poursuivi la réorganisation des Ateliers Mobilité® initiée en 2023 pour mieux répondre aux défis de transformation du Groupe. Les agences territoriales ont préparé leur redéploiement pour 2025.

RATP Dev partage cet engagement en faveur de l'accessibilité des transports publics et du développement des territoires.

Le réseau Impulsyon, opéré pour l'agglomération de la Roche-sur-Yon, s'est associé avec le service Emploi de la ville pour lancer l'action *Des emplois près de chez vous*. Le concept consiste à mettre à disposition des bus afin d'emmener les demandeurs d'emploi directement sur les sites de production pour qu'ils puissent découvrir les métiers et l'environnement de travail proposé. Dans le cadre de cette action, le réseau a mis en place la communication, l'acheminement et assure en collaboration avec la ville le contact avec les entreprises demandeuses.

Les achats, un levier pour l'emploi des publics les plus fragiles

La RATP considère que ses achats peuvent jouer un rôle dans les politiques publiques visant à accompagner les personnes rencontrant des difficultés d'accès à l'emploi.

Depuis plusieurs années, la RATP s'emploie à développer ses achats solidaires, un axe important de sa politique d'achats responsables. Cette démarche se traduit par des achats directs auprès de structures d'insertion et du secteur du handicap, ainsi que par l'intégration de clauses d'insertion dans ses marchés.

— Les achats directs à des structures de l'insertion et du handicap

La RATP s'engage à renforcer ses relations avec les acteurs de l'insertion par l'activité économique et les structures du secteur du handicap. Ces achats permettent de répondre aux besoins de l'entreprise tout en soutenant le tissu économique local et en contribuant à l'activité de ces structures qui jouent un rôle social. En effet, ces dernières offrent des opportunités d'emploi aux personnes en difficulté et les accompagnent dans leurs démarches.

Les prestations concernées incluent divers services, tels que le blanchissage des tenues de maintenance, l'entretien des espaces verts, l'impression et la numérisation, la gestion et le recyclage des déchets, la destruction de documents, le nettoyage des bases vie sur les chantiers, les prestations de traiteur, la pose de stickers d'information voyageurs, le transport des salariés en situation de handicap, ou encore des prestations industrielles. Cette collaboration s'étend également à des partenariats entre le secteur ordinaire et les acteurs de l'insertion et/ou du handicap (en cotraitance ou sous-traitance), notamment dans les domaines de l'informatique, de la logistique de chantier et de la gestion des bases vie dans le BTP et du nettoyage du réseau RATP.

Indicateur clé

	2022	2023	2024
Montant des achats solidaires (en millions d'euros)			
RATP	3,5	4	4,4

En 2024, les achats solidaires de l'Epic RATP ont atteint 4,4 millions d'euros, soit une progression de 10 % par rapport à 2023 et de 62 % par rapport à 2021. Cette hausse reflète l'engagement renforcé en faveur de l'économie sociale et solidaire, notamment à travers la signature de nouveaux contrats. Parmi eux, un partenariat avec HANDI PRINT pour l'impression des autocollants des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 et un contrat avec CVSI pour la fourniture de signalétiques embarquées dans les métros et RER.

Sur ce montant total, 2,5 millions d'euros ont été alloués au secteur de l'insertion et 1,9 million d'euros au secteur du handicap. L'augmentation des achats solidaires s'explique par une meilleure sensibilisation des équipes achats, qui disposent désormais d'une connaissance plus approfondie des structures et de leurs offres de services. Cette montée en compétences s'accompagne d'un accompagnement interne dédié, facilitant l'identification des prestataires et l'intégration de ces achats dans les processus d'approvisionnement.

— Des clauses contractuelles en faveur de l'insertion

Depuis 2011, la RATP a permis la réalisation de plus de 4,7 millions d'heures d'insertion grâce à ses achats, dont 338 500 heures en 2024, bénéficiant à 650 personnes.

Depuis plusieurs années, la RATP a choisi de cibler en priorité les marchés de nettoyage, les grands projets de travaux, tels que les prolongements de lignes ou les opérations générant plus de 10 000 heures d'insertion et les marchés de fournitures de train. Cette stratégie, axée sur des marchés à fort impact, a permis de déployer des actions ambitieuses.

La mise en œuvre de ces clauses repose en grande partie sur le rôle des facilitateurs territoriaux. Ces derniers mobilisent les acteurs locaux de l'emploi, accompagnent les entreprises, identifient des candidats et les connectent avec des structures d'insertion par l'activité économique (SIAE) ou spécialisées dans le 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.

Dans les cas où les facilitateurs territoriaux ne peuvent intervenir, notamment pour des marchés couvrant l'ensemble de l'Île-de-France, comme ceux liés au nettoyage ou à la maintenance, et lorsque ces marchés offrent une réelle opportunité d'intégrer des clauses d'insertion, la RATP prend en charge directement le suivi des engagements des entreprises.

Résultats

	2022	2023	2024
Nombre de bénéficiaires (des heures d'insertion)			
RATP	585	468	650
Nombre d'heures d'insertion réalisées			
RATP	362 500	320 000	338 500

Des pratiques d'achat en faveur des PME

La RATP s'engage activement auprès des PME pour faciliter leur accès à ses marchés et renforcer leur contribution à son écosystème. Elle favorise leur référencement grâce à des systèmes de qualification et des panels de fournisseurs, tout en adoptant des pratiques comme le sourcing, la multi-attribution et l'allotissement adapté, qui ouvrent davantage de possibilités pour les PME dans le cadre de la commande publique.

Dans le cadre de sa stratégie d'innovation, la RATP soutient également les startups et PME innovantes, en encourageant le développement de nouvelles solutions de mobilité, telles que les véhicules autonomes ou les services digitaux.

En 2024, les PME ont représenté 61 % des fournisseurs de la RATP et 18 % de ses dépenses totales, avec une forte présence de PME implantées en Île-de-France. Sur la période, la RATP a versé 651 millions d'euros en direction de plus de 3 600 PME pour un volume d'achat moyen de 181 K€, un chiffre en nette augmentation par rapport à 2023 (+17 %).

Résultats

	2022	2023	2024
Part du montant des dépenses de l'entreprise achetées auprès des PME (%)			
RATP	15	17	18

Lutter contre la grande exclusion

La RATP, en tant qu'entreprise publique, s'engage activement face aux enjeux posés par la grande exclusion dans ses espaces. Signataire du pacte parisien de lutte contre l'exclusion, elle consacre chaque année environ 6 millions d'euros à des actions d'aide en faveur des personnes sans abri présentes sur son réseau. Cet engagement, porté par la mission de lutte contre la grande exclusion, vise à concilier les priorités opérationnelles de l'entreprise avec une approche centrée sur l'accompagnement humain.

Créé en 1994, le recueil social est un dispositif de prévention qui joue un rôle clé dans cet engagement. Composé d'une soixantaine d'agents volontaires formés, il intervient quotidiennement auprès des personnes sans abri pour établir un contact direct et les orienter, si elles le souhaitent, vers des structures d'accueil de jour ou d'hébergement d'urgence. En 2024, à l'occasion de son trentième anniversaire, le recueil social a emménagé dans de nouveaux locaux, plus adaptés à ses missions et à ses besoins opérationnels.

Les partenariats développés ces dernières années pour accompagner les personnes en grande précarité ont été renouvelés et renforcés en 2024. Parmi les initiatives phares figurent :

- la Halte soins, gérée par l'association Aurore, qui propose une orientation sanitaire essentielle dans un cadre adapté ;
- les maraudes réalisées en collaboration avec l'équipe mobile d'évaluation et d'orientation sanitaire (Emeos) du Samusocial de Paris ;
- les actions conjointes avec le groupement hospitalier Sainte-Anne pour sensibiliser aux enjeux de santé mentale liés à la précarité et accompagner les publics concernés ;
- les partenariats avec des associations comme Agir pour la santé des femmes (ADSF), Emmaüs Solidarité, et d'autres acteurs pour renforcer les dispositifs d'accompagnement du recueil social.

Ces collaborations ont permis d'améliorer les réponses apportées aux besoins des personnes sans abri, en diversifiant et en optimisant les solutions proposées.

Dans un contexte économique et social marqué par des tensions croissantes, notamment une pénurie de logements accessibles et une augmentation des besoins, ces actions coordonnées ont renforcé l'accompagnement des personnes les plus vulnérables. Elles ont également contribué à limiter de nouvelles implantations de personnes sans-abri sur le réseau RATP.

Indicateur clé

	2022	2023	2024
Nombre moyen de personnes sans abri sur le réseau lors de la fermeture des stations			
RATP	138	149	191

En 2024, l'activité du recueil social s'inscrit dans un contexte caractérisé par une augmentation du nombre de personnes cherchant refuge sur le réseau RATP. Bien que cette hausse demeure proportionnellement inférieure à l'augmentation globale des personnes en errance sur le territoire parisien, elle reflète les difficultés socio-économiques croissantes auxquelles ces publics sont confrontés.

Une Fondation au service des territoires

La Fondation du groupe RATP, présidée par le PDG, s'engage activement en faveur de l'intérêt général dans les territoires où le Groupe est implanté. En cohérence avec les valeurs et la raison d'être de la RATP, elle vise à permettre à chaque personne, quelle que soit sa situation, de participer pleinement à la vie urbaine. La Fondation soutient des initiatives qui accompagnent les personnes en situation de fragilité économique ou sociale, en facilitant leur insertion professionnelle et leur accès à la vie en ville.

Elle met également en avant l'engagement solidaire des collaborateurs du groupe RATP, en leur proposant une large gamme de dispositifs : missions bénévoles, mentorat, participation à des opérations solidaires ou encore l'arrondi sur salaire. Les collaborateurs peuvent aussi s'impliquer directement dans la gouvernance de la Fondation, notamment en siégeant dans les comités de sélection des projets.

La Fondation privilégie les projets portés par des structures éligibles au mécénat, particulièrement ceux renforcés par un accompagnement en nature. Cela inclut la mobilisation des ressources du Groupe ou l'implication des collaborateurs à travers des dons matériels, des visites de sites industriels, des présentations de métiers ou encore le partage d'expertises. Depuis 2023, elle concentre son action sur un nombre restreint de projets stratégiques, afin de maxi-

miser leur impact grâce à un soutien financier et extra-financier plus ciblé et durable.

Les projets soutenus par la Fondation répondent à des objectifs concrets et mesurables, avec des bénéficiaires clairement identifiés. Une attention particulière est portée aux jeunes de 15 à 25 ans, aux femmes et aux seniors sans emploi, qui font face à des inégalités significatives en matière d'insertion sociale.

— Faciliter l'insertion professionnelle

La Fondation appuie des initiatives conçues pour accompagner les personnes éloignées de l'emploi dans leur découverte du monde professionnel, le développement des compétences indispensables à leur insertion ou réinsertion, la levée des barrières liées au genre, la préparation à l'embauche et l'accès à une activité professionnelle durable.

Elle s'engage également auprès des jeunes issus de milieux modestes, en les soutenant dès la phase d'orientation pour les aider à définir et concrétiser leur projet professionnel. La Fondation finance des bourses, appuie des programmes éducatifs et promeut des actions de mentorat destinées aux étudiants, contribuant ainsi à leur réussite académique et professionnelle.

À La Roche-sur-Yon, le réseau de transport, en partenariat avec le service emploi de l'autorité organisatrice, a lancé l'initiative *Des emplois près de chez vous*. Cette action vise à transporter les demandeurs d'emploi directement sur les sites de production afin de leur permettre de découvrir les métiers, les environnements de travail proposés, et d'explorer de nouveaux secteurs d'activité. Dans ce cadre, le réseau prend en charge la communication autour de l'initiative, organise l'acheminement des participants, et collabore avec la ville pour établir le lien avec les entreprises en recherche de personnel.

En 2024, RATP Cap Île-de-France a renouvelé sa convention avec ACTIVITY favorisant l'accès à l'emploi des personnes en situation de réinsertion professionnelle.

— Favoriser l'égalité d'accès aux ressources et aux opportunités de la ville

S'intégrer dans la société et accéder pleinement aux opportunités de la vie urbaine peut représenter un parcours semé d'embûches pour certaines personnes, en raison de contraintes financières, linguistiques, culturelles, sociales ou géographiques. La Fondation s'engage à leur faciliter l'accès aux opportunités offertes par la ville : son patrimoine, ses institutions culturelles, ses services, et ses activités. La promotion de la mobilité durable est également mise en avant comme un levier essentiel pour améliorer cet accès.

En 2024, la Fondation a soutenu 49 projets pour un montant total de 873 473 euros, avec une aide moyenne d'environ 18 000 euros par projet. Ces initiatives ont été sélectionnées lors de 12 comités de sélection réunissant une trentaine de participants, parmi lesquels des collaborateurs du Groupe, des administrateurs de la Fondation et des personnalités extérieures. Sur ces projets, 24 bénéficient d'un soutien pluriannuel, tandis que 22 ont été retenus cette année avec de nouveaux partenaires.

En collaboration avec le conseil départemental de Seine-Saint-Denis, un appel à projets spécifique a permis de financer 7 initiatives centrées sur les mobilités durables pour des bénéficiaires du territoire. En incluant les contributions extra-financières, comme le relais en affichage sur les réseaux de transport en Île-de-France, la Fondation a mobilisé au total 1,135 million d'euros pour des initiatives d'intérêt général.

Quelques exemples permettent d'illustrer la diversité des projets soutenus :

- le projet d'Angers Mob Services propose des solutions de mobilité adaptées aux personnes en situation de précarité résidant dans l'agglomération d'Angers. Ce projet, porté par des salariés en insertion, offre un service de location de vélos électriques à tarifs solidaires, facilitant ainsi les déplacements urbains des bénéficiaires tout en favorisant leur autonomie ;
- au Caire, le Samusocial International accompagne 120 jeunes âgés de 15 à 24 ans en grande précarité, hébergés dans sept centres partenaires. Le programme leur permet d'acquérir des compétences éducatives et de vie essentielles, indispensables à leur autonomie et à leur insertion socio-professionnelle. En parallèle du soutien financier de la Fondation, RATP Dev Mobility Cairo contribue à cette initiative par des visites de sites, des sessions de mentorat et des stages ;
- l'École de la transition écologique (ETRE Paris) offre une formation préqualifiante aux métiers des énergies renouvelables, ciblant les jeunes sans emploi ni formation. Cette initiative est enrichie par des visites de sites industriels de la RATP, comme les centres bus en transition énergétique ou le poste de commandement énergie.

— Fédérer l'engagement de l'ensemble des collaborateurs du Groupe

Afin d'accentuer l'impact de son soutien, la Fondation a intensifié en 2024 l'accompagnement extra-financier des projets et de leurs bénéficiaires, mobilisant ainsi les ressources et les talents du Groupe. En 2024, près de 50 collaborateurs se sont investis bénévolement dans des actions de mentorat et de tutorat, soutenant une dizaine de projets accompagnés par la Fondation.

Cet engagement s'est également matérialisé par des visites organisées pour partager savoir-faire, expériences et expertises. Parmi ces initiatives, on peut citer l'accueil de salariés en insertion dans les métiers de la mécanique à l'atelier du tramway T5, ainsi que des séances de sensibilisation à la cohabitation entre bus et vélos, proposées aux bénéficiaires de l'association CyclAvenir, au Nouvel espace formation (NEF) des machinistes bus.

Enfin, plusieurs initiatives portées par les collaborateurs du Groupe ont donné lieu à des dotations complémentaires en faveur d'associations déjà accompagnées par la Fondation.

— Conforter l'engagement associatif des collaborateurs

La Fondation s'attache à encourager et faciliter l'engagement des collaborateurs du Groupe, notamment en soutenant des initiatives associatives portées par ces derniers.

Lors de son troisième appel à projets dédié aux collaborateurs, 26 propositions ont été soumises, et neuf d'entre elles ont été sélectionnées par un jury. Ces projets ont bénéficié d'un financement total de 115 000 euros.

Parmi les initiatives retenues figure le projet porté par l'association Douar Nevez, soutenu par un collaborateur de la filiale RD Lorient. Cette initiative fournit des tenues de travail aux bénéficiaires du dispositif TAPAJ (travail alternatif payé à la journée). Ce dispositif propose à des jeunes désocialisés des missions simples et de courte durée, rémunérées à la journée, dans le cadre d'un accompagnement global favorisant leur insertion et leur bien-être. Certaines de ces missions sont réalisées pour le réseau Izilo, exploité par la filiale.

Enfin, grâce au dispositif d'arrondi solidaire sur salaire, les salariés de la RATP ont collecté plus de 20 000 euros en 2024. Cette somme a été reversée à une des quatre associations sélectionnées par les collaborateurs, témoignant d'un engagement solidaire collectif.

Indicateurs clés

	2022	2023	2024
Nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets de la Fondation			
Groupe RATP	209 000	209 651	150 959
Nombre de projets soutenus par la Fondation			
Groupe RATP	79	49	49

Le nombre de projets soutenus par la Fondation est resté identique entre 2023 et 2024, avec 49 projets financés chaque année. Toutefois, le nombre de bénéficiaires directs et indirects a diminué de 28%, passant de 209 651 en 2023 à 150 959 en 2024.

Cette variation s'explique par la nature des projets soutenus et leur périmètre d'intervention. Certains projets, tels que ceux de sensibilisation en milieu scolaire ou les actions de grande envergure, concernent un public nombreux. D'autres, axés sur l'accompagnement individualisé et sur le long terme, impliquent un nombre plus restreint de bénéficiaires. La diminution observée en 2024 traduit ainsi une évolution dans le type d'actions financées, sans que cela ne remette en cause le volume total des projets soutenus.

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.

Un dispositif de signalement et d'alerte renforcé sous la supervision de la délégation générale à l'éthique et à la conformité

Pour se conformer aux exigences de la loi Sapin II, le code éthique de la RATP, initialement adopté en 2011, a été révisé et diffusé en janvier 2019, accompagné d'un plan d'appropriation. Cette phase d'intégration s'est poursuivie tout au long de l'année 2024, avec un renforcement de l'action et de la visibilité de la délégation générale à l'éthique et à la conformité (DGEC), dont les moyens ont été accrus et le périmètre élargi pour couvrir toutes les formes de discrimination.

Le groupe RATP a également choisi d'établir un référentiel commun pour réaffirmer ses valeurs de laïcité, de neutralité et de non-discrimination, tout en soutenant les managers confrontés à des situations délicates, parfois insuffisamment partagées au sein des équipes.

Par ailleurs, la RATP met à disposition de ses collaborateurs un dispositif d'alerte, instauré en 2011, permettant de signaler toute conduite, situation ou acte contraire à la loi ou aux principes du code éthique. Ce dispositif couvre divers domaines tels que les pratiques financières, comptables ou bancaires, la lutte contre

les discriminations et le harcèlement au travail, les pratiques anti-concurrentielles, ainsi que la santé publique et la protection de l'environnement.

Indicateur clé

	2022	2023	2024
Nombre de signalements et d'alertes éthiques			
RATP	43	52	51

En 2024, 51 signalements dont 15 relevant du dispositif d'alerte prévu par les articles 6 et 17 de la loi Sapin II et du devoir de vigilance, ont été réalisés via le dispositif d'alerte déployé par le groupe RATP, contre 52 signalements en 2023.

Lutter contre les discriminations

Pour déployer son activité, le groupe RATP doit se conformer à des exigences réglementaires croissantes dont le non-respect est porteur de sanctions judiciaires, de pertes financières ou d'atteintes à la réputation qui peuvent compromettre la stratégie du Groupe. Éthique et conformité renvoient d'une part à la confiance que le groupe RATP inspire et à sa réputation, d'autre part à l'impératif d'extrême vigilance sur la conformité. Les problématiques majeures apparaissent quand les relations au travail sont dégradées par un environnement professionnel qui n'est pas toujours respectueux. Il peut s'agir d'agissements sexistes, de harcèlement moral, sexuel, de discrimination liée au handicap, au genre, d'atteintes à la laïcité, d'homophobie, de racisme, de conflit intergénérationnel : autant de termes pour lesquels il est nécessaire de partager une définition commune et un plan d'action pour lutter contre ces dysfonctionnements. La DGEC met à disposition des salariés du Groupe des moyens humains et organisationnels qui contribuent au savoir travailler ensemble. En application de la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel, une référente entreprise en matière de lutte contre les agissements sexistes et le harcèlement sexuel a été nommée. Sa mission est d'accompagner les salarié(e)s, d'être un relais neutre et distancié et de piloter des actions de prévention. Elle travaille en étroite collaboration au sein de la DGEC avec la plateforme de conseil et d'appui ainsi que les équipes RHD, RHU, préventeurs.

La plateforme intervient en soutien aux managers pour la résolution de situations complexes individuelles ou collectives. La plateforme a diffusé une mise à jour des fiches pratiques prévention des risques psychosociaux fin 2014 pour répondre à un engagement pris par la direction au sein de l'accord QVTC.

Par ailleurs, le groupe RATP a créé une mission de médiation interne et facilitation au sein de la DGEC. La médiation interne est un mode amiable de prévention et de résolution des conflits, au service du bien-être au travail. Elle est ouverte à tous les salariés du Groupe, quel que soit leur niveau hiérarchique. Ce dispositif propose un espace confidentiel d'écoute, de prise de parole et d'expression des difficultés rencontrées par les parties. Reconnue en milieu professionnel comme un outil efficace, la médiation est un mode de résolution amiable des conflits, au service du bien-être au travail. Nouvel outil de prévention, la médiation de projet est également depuis 2024 à la disposition du management et des agents qui permet de renforcer la cohésion et la communication au sein des équipes en période de transformation.

Pour lutter plus particulièrement contre les LGBTphobies, la DGECC a sponsorisé, installé et anime le réseau RATP Group Pride né en décembre 2022. Les presque 600 alliés du réseau et salariés du groupe RATP, accompagnée de la plus ancienne association Homobilité, se mobilisent au travers des actions de sensibilisation, de formation, de communication mais aussi dans le cadre de partenariats externes pour défendre les valeurs d'inclusivité, d'ouverture et de diversité qui font la fierté de l'entreprise. En 2024 ont eu lieu deux conférences, ainsi que la réalisation de documents d'information sur le rôle d'un allié ou encore un guide sur la transidentité. Enfin, le PDG a signé en janvier 2025, une charte d'engagement avec l'Autre Cercle. Cette charte a été conçue pour s'assurer que les pratiques managériales ne sont pas discriminantes, que les avantages et droits accordés dans le cadre de l'articulation des temps de vie, de la conjugalité, de la parentalité et de la santé sont bien adaptés et connus de tous les collaborateurs.

Enfin, le groupe RATP est à l'image de la société dans laquelle il évolue : mixte et ouvert. C'est la raison pour laquelle le Groupe est porteur d'une politique volontariste de féminisations de ses métiers. Pour lutter contre les stéréotypes, atteindre une plus grande mixité professionnelle, développer leur propre style de leadership, le programme RATP au féminin est en place depuis 2017.

RATP Dev s'engage également en faveur de la diversité et de l'inclusion. En juin 2024, RATP Dev et le réseau Tootbus ont soutenu la Marche des fiertés de Lyon, en y participant avec un bus aux couleurs de l'association Les Audacieuses & Les Audacieux, qui œuvre contre l'isolement social des seniors LGBTQIA+. De plus, la filiale IndyGo, à Indianapolis (USA), a pris part à la Journée de la visibilité transgenre le 31 mars 2024. Cet événement visait à honorer les réalisations des personnes transgenres tout en sensibilisant le public aux défis auxquels elles font face. Ces actions témoignent de l'engagement de RATP Dev pour la création d'un environnement de travail inclusif et sécurisé pour tous.

Ces actions et plans d'accompagnement sont détaillés dans le plan de vigilance, page 112 de ce rapport.

Respect du principe de laïcité et de la neutralité

La RATP, en tant qu'entreprise publique assurant un service public de transport de voyageurs, est soumise au principe de neutralité applicable à l'ensemble du secteur public.

Le cadre juridique de la laïcité repose notamment sur la loi du 9 décembre 1905, qui établit deux grands principes : la liberté de conscience et la séparation des Églises et de l'État. La loi du 20 avril 2016 relative à la déontologie et aux droits et obligations des fonctionnaires précise qu'un agent public doit exercer ses fonctions dans le respect du principe de laïcité et, à ce titre, s'abstenir de manifester ses opinions religieuses dans l'exercice de ses missions. La loi du 24 août 2021, renforçant le respect des principes de la République, étend ces obligations à tous les salariés qui participent à l'exécution d'une mission de service public aux salariés des entreprises titulaires de contrats de marché public, des entreprises concessionnaires, des bailleurs sociaux, ainsi qu'aux salariés des entreprises auxquelles est confiée, en tout ou partie, l'exécution d'une mission de service public.

Dans ce cadre, les contrats de travail à la RATP intègrent une clause rappelant ces principes : « *Vous vous engagez à adopter, dans l'exercice de vos fonctions, un comportement respectueux de la liberté et de la dignité de chacun. En outre, la RATP, en tant qu'entreprise*

de service public soumise au principe de neutralité, vous engage à proscrire toute attitude ou port de signe ostentatoire révélant une appartenance à une religion ou à une philosophie quelconque. »

La délégation générale à l'éthique et à la conformité a mis à jour des supports d'information et de sensibilisation destinés aux agents : guide pratique, guide pour les managers, affiche. L'ensemble de ces documents sont disponibles sur l'intranet de l'entreprise. La délégation générale à l'éthique et à la conformité organise des conférences pour approfondir l'appropriation des obligations légales et renforcer la vigilance collective. Le délégué général à l'éthique et à la conformité occupe également le rôle de référent laïcité, conformément aux exigences légales. En 2024, une attention particulière a été accordée aux filiales françaises, aux sous-traitants et aux prestataires du groupe RATP dans ce domaine. Des actions concrètes ont été menées pour identifier et prévenir d'éventuelles tentatives de contournement des règles sur la neutralité religieuse. Un e-learning obligatoire pour l'encadrement sur la laïcité et la neutralité a également été lancé en décembre 2024. Ces initiatives seront poursuivies à l'échelle du Groupe en 2025 sur le territoire national.

Évasion fiscale

La transparence et la conformité fiscale sont des composantes essentielles des engagements RSE du groupe RATP. Le Groupe applique une politique fiscale et douanière commune à toutes ses entités et publie chaque année l'impôt sur les sociétés versé dans les principaux pays où il opère.

Dans cette continuité, le Groupe élabore un rapport de transparence fiscale qui présente les principes de sa politique, leurs applications concrètes et sa contribution fiscale dans ses pays d'implantation. Ce rapport est conforme aux standards internationaux définis par la Global Reporting Initiative (GRI-207).

Gouvernance fiscale

La gouvernance fiscale du groupe RATP repose sur deux niveaux :
– le pôle fiscal Groupe, intégré à la direction stratégie, finance et performance durable, et
– les équipes fiscales des filiales, notamment RATP Dev et RATP Évolution Services.

Le pôle fiscal Groupe supervise la conformité des projets et des investissements majeurs, en coordination avec un réseau de fiscalistes et de comptables. Cette organisation garantit une gestion cohérente des enjeux fiscaux et douaniers à l'échelle du Groupe.

Politique fiscale

La politique fiscale du groupe RATP vise à protéger ses intérêts tout en respectant les lois et principes éthiques. Elle est appliquée de manière cohérente dans toutes les entités du Groupe et communiquée pour assurer la transparence et renforcer la confiance des parties prenantes.

Elle repose sur les priorités suivantes :

- respecter les législations fiscales et douanières nationales et internationales ;
- renforcer la gestion des risques fiscaux et optimiser la gestion prévisionnelle des impôts ;
- entretenir des relations constructives et transparentes avec les administrations fiscales et douanières.

Éthique fiscale

Le Groupe s'interdit toute forme de fraude ou d'évasion fiscale. Les implantations dans des états ou territoires non coopératifs (ETNC) ne sont autorisées qu'en cas de nécessité opérationnelle avérée et sans objectif fiscal.

Les transactions intragroupes respectent strictement les réglementations fiscales en vigueur et les principes de pleine concurrence établis par l'OCDE, garantissant une répartition des revenus conforme à la localisation des activités.

Conformité fiscale

Dans un contexte d'évolution constante des réglementations fiscales, le Groupe anticipe les changements par le biais de groupes de travail dédiés. Il a ainsi préparé la mise en conformité avec :

- les travaux de l'OCDE sur l'imposition minimale mondiale (pilier II) ;
- la généralisation de la facturation électronique en France d'ici 2026.

Le partenariat fiscal établi en 2021 avec la direction des grandes entreprises permet au Groupe d'assurer un dialogue constructif et de sécuriser ses positions fiscales.

Gestion des risques

Le groupe RATP identifie et gère les risques fiscaux à travers des dispositifs de contrôle interne, des audits externes et des plans d'action adaptés. Les responsables fiscaux des différentes entités sont chargés de surveiller les risques et de garantir la conformité.

Programme de compliance : pour une vigilance accrue dans la conduite des affaires

Dans un contexte concurrentiel et législatif en constante évolution, le groupe RATP s'engage dans une démarche de transparence en respectant les normes françaises et internationales les plus rigoureuses en matière de conduite des affaires. À la suite de la loi Sapin II, le Groupe a créé un pôle conformité afin de répondre aux défis mondiaux liés à la conformité. Ce pôle est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des programmes de conformité, portant notamment sur la lutte contre la corruption, les pratiques anticoncurrentielles et le devoir de vigilance.

Le code de conduite des affaires et de prévention de la corruption du groupe RATP est appliqué à travers l'ensemble des entités du Groupe, via plusieurs procédures opérationnelles spécifiques :

- procédure concernant les cadeaux et invitations ;
- procédure sur les conflits d'intérêts ;
- procédure relative aux paiements de facilitation ;
- procédure sur le lobbying ;
- procédure d'évaluation des tiers ;
- procédure relative aux intermédiaires ;
- procédure concernant le mécénat, le sponsoring et les actions caritatives.

Le risque lié à la conduite des affaires est détaillé dans la section « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

En outre, la RATP a mis à jour son dispositif de formation pour le personnel exposé au risque de corruption, en automatisant l'identification de ces collaborateurs dans les outils RH et a élargi cette formation à de nouvelles catégories de personnel.

Indicateur clé

	2022	2023	2024
Taux de personnel exposé et formé au risque de corruption (%)			
RATP	97	97	69

En 2024, le taux de personnel exposé et formé au risque de corruption s'établit à 69 %, contre 97 % en 2023, soit une diminution de 29 %. Cette évolution résulte d'un ajustement méthodologique dans l'identification du personnel concerné.

Jusqu'en 2023, la définition du périmètre des collaborateurs exposés reposait sur des critères qualitatifs liés aux fonctions et missions exercées, notamment les acheteurs, prescripteurs, gestionnaires de marché, chefs de projet et représentants d'intérêts. À partir de 2024, une approche automatisée a été mise en place afin de fiabiliser les données et d'élargir la cible des collaborateurs identifiés comme exposés. Cette méthodologie a permis d'élargir le périmètre des collaborateurs exposés, passant de 2 622 à 4 561 agents, ce qui a mécaniquement entraîné une baisse du taux de couverture par la formation.

Gestion des données à caractère personnel

Nos engagements définis dans une gouvernance validée.

Le règlement général sur la protection des données (RGPD), en vigueur depuis le 25 mai 2018, renforce les principes établis par la loi Informatique et Libertés, en plaçant la protection des données personnelles au cœur des préoccupations des entreprises.

Pour répondre à ces exigences, le groupe RATP a élaboré un programme d'actions structuré et pragmatique, visant à garantir la conformité des traitements de données existants et à intégrer les impératifs réglementaires dès la conception de ses projets. Ce programme est mis en œuvre par les responsables de conformité, sous la supervision d'un délégué à la protection des données (*Data Protection Officer*, DPO), chargé de coordonner l'ensemble des entités du Groupe.

Depuis 2018, une définition affinée des cas de violation de données personnelles a permis d'améliorer le suivi des incidents. Cette approche contribue à une évaluation précise des situations, la majorité des cas analysés s'avérant sans gravité majeure.

Les risques associés à la conformité RGPD sont détaillés dans la section « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

Indicateur clé

	2022	2023	2024
Nombre de notifications adressées à la CNIL en cas de violations de données à caractère personnel			
Groupe RATP	1	4	5

En 2024, cinq notifications ont été adressées à la CNIL, dont deux incidents qui, après analyse, n'ont pas été reconnus comme des violations de données personnelles :

- Le premier incident a concerné la divulgation involontaire d'informations confidentielles contenues dans un document interne. L'accès à ces données était accidentel, et aucun usage malveillant n'a été constaté.
- Le second incident a résulté d'une erreur de destinataire lors de l'envoi d'un courriel. Celui-ci contenait des informations à caractère personnel et a été transmis à une adresse interne inappropriée, entraînant une exposition temporaire des données.
- Le troisième incident a relevé d'une erreur de diffusion impliquant l'ajout involontaire d'un destinataire non concerné dans un envoi d'informations sensibles. Le message a été détruit immédiatement après sa réception, limitant ainsi le risque d'accès non autorisé.
- Le quatrième incident, bien que notifié, a été classé comme un incident sans violation de donnée. Il s'agissait d'un problème d'authentification lors de l'accès à un service sécurisé, sans exposition de données personnelles.
- Enfin, le cinquième cas, également notifié, concernait une tentative d'accès frauduleux à un système. L'analyse a confirmé qu'aucune donnée interne n'avait été compromise et que l'incident avait relevé d'une activité malveillante externe.

— Renforcer une démarche d'amélioration continue pour la confidentialité des données

La RATP a placé la protection des données personnelles au cœur de ses priorités bien avant l'entrée en vigueur du RGPD en 2018. Dès 2008, l'entreprise avait désigné un correspondant informatique et libertés, affirmant son engagement en la matière. Avec l'arrivée du RGPD, un délégué à la protection des données (DPO) a été nommé en 2018 pour piloter un plan d'action global, déployé à travers un réseau de correspondants à deux niveaux, permettant une proximité avec les équipes opérationnelles. Intégrée au référentiel managérial, la protection des données reflète l'engagement constant de la RATP.

La précision accrue des critères définissant les violations de données personnelles a permis d'améliorer leur suivi et d'affiner leur analyse. Dans la majorité des cas, les incidents identifiés s'avèrent sans gravité majeure.

Le DPO s'appuie sur un dispositif centralisé incluant un registre des traitements et des analyses d'impact sur la protection des données (AIPD). Ce système couvre l'ensemble des entités du Groupe, telles que RATP Dev, RATP Smart Systems, et RATP Real Estate. À la suite d'un contrôle de la CNIL en 2021 révélant des non-conformités, un plan de remédiation a été mis en place, renforçant la prise de conscience collective au sein de l'organisation.

Pour accompagner cette dynamique, près de 15 000 encadrants ont suivi un module de formation sur le RGPD. Des formations adaptées aux métiers les plus exposés ont également été déployées via la plateforme intranet de l'université du Groupe. En parallèle, des procédures dédiées, couvrant des thématiques comme la conservation des données, leur sécurité ou la gestion des demandes d'exercice des droits, ont été développées et sont régulièrement actualisées. Depuis 2022, des travaux sont en cours pour optimiser l'organisation autour de ces demandes croissantes, dans le respect des délais réglementaires.

La conformité des sous-traitants représente un autre axe clé. La RATP a instauré une politique d'évaluation stricte, accompagnée depuis 2018 d'une annexe RGPD intégrée aux contrats, pour sécuriser l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Enfin, la RATP joue un rôle actif dans l'évolution réglementaire en collaborant avec la CNIL, notamment sur des sujets tels que l'intelligence artificielle et les caméras augmentées. Elle participe également aux travaux de l'Association française des correspondants à la protection des données à caractère personnel (AFCDP), témoignant de sa volonté d'être à la pointe des meilleures pratiques dans ce domaine.

Risques et vigilance dans la chaîne d'approvisionnement

Depuis 2012, la RATP s'est engagée dans une démarche d'achats responsables, intégrant les principes du développement durable à chaque étape du processus, de la définition des stratégies jusqu'à l'exécution des contrats. Les acheteurs, en collaboration avec les prescripteurs, veillent à aligner leurs pratiques sur les politiques et les valeurs du Groupe, tout en anticipant et maîtrisant les risques sociaux et environnementaux. Les offres des fournisseurs sont évaluées non seulement sur les critères traditionnels de qualité, coût et délais, mais également sur leur prise en compte des enjeux de responsabilité sociétale des entreprises. Cette démarche est soutenue par une organisation dédiée, associée à un plan de formation et de sensibilisation visant à accompagner les équipes.

6 087
fournisseurs
de la RATP

96 %
de fournisseurs
en France

Le plan d'actions, amorcé en 2023, visant à ce qu'au moins une considération environnementale soit intégrée dans 100% des marchés et une dimension sociale dans 30% des marchés d'ici fin 2025, s'est poursuivi. Il a été complété par une feuille de route dédiée à la décarbonation des achats.

Les équipes achats sont objectivées sur la prise en compte des dimensions RSE dans leurs achats. Elles bénéficient d'une formation obligatoire intitulée Achats responsables. Les outils pratiques, déjà mis en place, ont été complétés et améliorés pour intégrer les critères environnementaux et sociaux dans les différentes catégories d'achats (services, numérique, fournitures, etc.). Ces outils sont accompagnés d'actions de sensibilisation et du soutien de l'équipe achats responsables.

Une charte RSE Groupe à l'attention des fournisseurs a été élaborée par différentes parties prenantes internes. Elle vise à s'assurer que les fournisseurs avec qui la RATP collabore, partagent les mêmes valeurs et engagements en matière de développement durable, d'éthique et de responsabilité sociale/sociétale. Cette charte, qui a été signée par le PDG début 2025, sera ensuite partagée avec les fournisseurs.

Particulièrement en direction de ses fournisseurs stratégiques, la RATP s'attache à systématiquement évoquer les enjeux RSE et les engage à y contribuer.

En 2024, près de 77% des achats avec une considération sociale et/ou environnementale, intégrés sous forme d'exigences spécifiques, de critères d'évaluation ou de clauses contractuelles (+15 points par rapport à 2023).

— Une approche volontaire pour se conformer aux exigences du devoir de vigilance

En 2019, la RATP a entrepris une cartographie des risques liés aux atteintes aux droits humains, aux libertés fondamentales, à la santé, à la sécurité des personnes et à l'environnement dans sa chaîne d'approvisionnement. Chaque catégorie d'achat a été évaluée pour déterminer son niveau de risque en matière de RSE.

En 2024, la RATP a publié son quatrième rapport relatif au devoir de vigilance (loi n° 2017-399), consultable en page 112 de cette DPEF.

— Les audits fournisseurs, une approche ciblée en place depuis plusieurs années

Lorsqu'un risque est identifié dans la chaîne d'approvisionnement, par exemple dans le secteur de l'habillement ou pour des achats stratégiques comme le matériel roulant (autobus, trains, tramways), la RATP met en œuvre des audits sociaux et/ou environnementaux. Ces audits permettent d'évaluer les conditions de production des fournisseurs et sont réalisés avant l'attribution des marchés. En cas de non-conformité majeure, l'offre peut être écartée.

Matériel roulant (autobus, trains, tramways)

Pour le matériel roulant, les auditeurs internes de la RATP effectuent des contrôles qualité et environnement sur site, notamment chez les fournisseurs de pièces critiques.

Depuis 2018, des audits sociaux sont également réalisés dans le cadre des consultations pour la fourniture de bus électriques et au gaz naturel (GNV). Ces audits jouent un rôle clé dans l'attribution des marchés. Par exemple, lors de la deuxième consultation pour la fourniture de bus électriques en 2020, 14 audits sociaux ont été menés, aboutissant au rejet d'un soumissionnaire.

En phase d'exécution, la RATP se réserve la possibilité d'effectuer des audits pour s'assurer du respect des engagements RSE par les fournisseurs. Cependant, les contraintes liées à la pandémie de la Covid-19, suivies de la guerre en Ukraine, ont limité l'accès à certaines usines, empêchant la réalisation d'audits de suivi en 2022 et 2023. En 2024, cinq audits sociaux de suivi ont été réalisés dans le cadre des marchés de bus électriques, sans qu'aucune non-conformité majeure ne soit constatée.

Habillement

Dans un secteur souvent pointé du doigt pour ses conditions de travail, la RATP applique depuis 2000 une politique d'audits sociaux systématiques sur les sites de confection. Ces audits, réalisés par des cabinets indépendants, conditionnent l'attribution des marchés.

Cette approche rigoureuse a permis de réduire considérablement les cas de non-conformité.

En 2021, malgré un contexte sanitaire encore fragile, 38 audits sociaux ont été réalisés dans le cadre d'une importante consultation. Aucun cas de non-conformité majeure n'a été relevé. En 2022, un changement de site de production par un fournisseur a nécessité un audit supplémentaire, qui n'a pas révélé de manquements.

Les contrôles sur les sites RATP

Les entreprises extérieures intervenant sur les sites et chantiers de la RATP font l'objet de contrôles réguliers. Ces contrôles visent à vérifier le respect des règles d'hygiène et de sécurité, ainsi que la régularité de la situation des salariés. En cas de non-conformité, des mesures correctives sont mises en œuvre, et les entreprises concernées sont placées sous surveillance renforcée. Une commission interne (CISE) assure le suivi et le reporting de ces anomalies.

Résultats

	2022	2023	2024
Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année (autobus)			
RATP	0	0	5
Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année (secteur habillement)			
RATP	1	0	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.

Plan de vigilance groupe RATP 2024

Analyse des risques au titre du devoir de vigilance

Le groupe RATP publie pour la troisième année consécutive 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 ;
- une évaluation des fournisseurs et des sous-traitants avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, au regard de la cartographie des risques ;
- la définition et le déploiement de mesures à mettre en place pour renforcer les dispositifs de prévention et protection en barrière de ces risques ;
- un mécanisme d'alerte et de recueil des signalements relatifs à l'existence ou à la réalisation des risques ;
- un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité.

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 spécifique au devoir de vigilance en 2021, qui a servi à engager des actions de remédiation jusqu'en 2023. Pour l'exercice 2024, la RATP a actualisé sa méthodologie et a décidé de publier une cartographie des risques bruts, conformément aux exigences de la réglementation française, ainsi qu'aux décisions jurisprudentielles rendues en la matière.

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).

Sept catégories principales de détenteurs de droits ont ainsi été identifiées : les salariés de la RATP et les partenaires sociaux, les filiales, les clients voyageurs et les associations de voyageurs, les sous-traitants et fournisseurs, les acteurs territoriaux et institutionnels, les riverains, et les autorités organisatrices de la mobilité.

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 bruts 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 relevant du devoir de vigilance par détenteur de droits, sur la base des cartographies RSE et corporate (complétée par d'autres cartographies spécifiques) ;
- 4) état des lieux, pour chacun de ces risques, des mesures de

remédiation et plans d'actions définis en cohérence avec le niveau de maîtrise du Groupe ;

- 5) concertation avec les parties prenantes sur la cartographie des risques et les actions de remédiation ;
- 6) rédaction d'un rapport lié au devoir de vigilance.

Par détenteur de droit, chaque risque a été évalué selon les principes suivants :

- les facteurs liés à l'activité du groupe pouvant être principalement à l'origine de la réalisation des risques ont été identifiés ;
- la gravité du risque brut a été calculée en fonction des cotations des différents impacts sur l'activité du groupe RATP, dans le périmètre de la DPEF ;
- l'occurrence de chaque risque a été calculée pour déterminer sa probabilité de survenance sur la base des incidents et remontées d'alertes passées sur le périmètre du Groupe par secteur d'activité, ainsi que de la perception des décideurs ;
- et enfin, la criticité du risque brut a été calculée en fonction de la gravité et de l'occurrence du risque.

La maîtrise des risques a ensuite été calculée selon les principes suivants :

- la maturité du système de management en place (politiques, outils, formations) afin de couvrir l'ensemble des enjeux pour chacun des risques ;
- l'avancement des éventuels plans d'actions participant à la meilleure mise sous contrôle des risques.

Cette seconde analyse montre une bonne appréhension de l'univers de risques au titre du devoir de vigilance, le Groupe ayant mis en place des mesures de remédiation et/ou des plans d'actions satisfaisants en regard de la criticité des risques bruts. 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 riches et pertinents (thématiques de sécurité et liées à l'environnement, par exemple).

Une concertation a été organisée en 2024 auprès des organisations syndicales représentatives du personnel, des associations de voyageurs et d'un panel d'élus, en leur qualité de parties prenantes, dès l'élaboration de la cartographie des risques établie spécifiquement pour le plan de vigilance. Il leur a ainsi été demandé de s'exprimer directement sur leur perception de la gravité des risques, ainsi que sur l'adéquation des mesures principales de remédiation mises en place ou faisant l'objet d'un plan d'actions. Cette nouvelle modalité de concertation spécifique au devoir de vigilance vient enrichir les dispositifs de dialogue déjà mis en place dans le groupe auprès des différentes parties prenantes.

Un reporting est également assuré par le Groupe auprès d'Île-de-France Mobilités sur des sujets relevant du périmètre du Plan de vigilance, conformément au contrat conclu pour la période 2021-2024, notamment dans le cadre des tableaux de bord trimestriels, de l'audition devant le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités et du compte rendu annuel d'activité.

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.

Mesures d'atténuation des risques au titre du devoir de vigilance

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	CRITICITÉ BRUTE	MESURES DE REMÉDIATION ET PLANS D'ACTIONS
ATTEINTES AUX DROITS DE L'HOMME ET AUX LIBERTÉS FONDAMENTALES	Atteintes graves aux conditions de travail Voir axe 3.3 de la DPEF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Travail illégal ■ Travail des enfants ■ Travail forcé ■ Esclavage moderne 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Méconnaissance, déficit d'appropriation ou de compréhension des procédures et des règles par un sous-traitant ou un collaborateur du Groupe ■ Non-respect des procédures ■ Absence ou insuffisance de formation ■ Manque de clarté sur les missions des gestionnaires de marchés ■ Contrôles insuffisants ■ Défaut de gestion des ressources humaines ■ Évolutions sociétales entraînant une vulnérabilité croissante des personnes 	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> ■ Procédure interne définissant les obligations et les responsabilités des différentes directions ■ Engagement de la RATP dans la charte RSE du Grand Paris ■ Utilisation d'un logiciel de gouvernance pour faciliter la collecte des documents règlementaires des fournisseurs et sous-traitants ■ Réalisation de contrôles sur site
	Discriminations, harcèlements et risques psychosociaux Voir axe 3.3.2 du Contrôle interne et gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Harcèlement moral ■ Harcèlement sexuel ■ Comportements sexistes ■ Discriminations en fonction de l'âge, du nom ou de l'origine, du handicap, de l'orientation sexuelle, des opinions politiques, des activités syndicales, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Méconnaissance, déficit ou manque d'appropriation des règles éthiques et des valeurs du Groupe par les collaborateurs, les sous-traitants et fournisseurs ■ Non-respect des procédures ■ Comportement inapproprié d'un salarié du Groupe, d'un sous-traitant, d'un fournisseur, d'un voyageur ou d'un tiers ■ Évolution sociétale entraînant une vulnérabilité croissante des personnes ■ Manque d'outils, d'accompagnement et de soutien apporté aux managers dans la gestion du comportement inadapté ■ Traitement défaillant des alertes 	Forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Engagement de l'instance dirigeante ■ Politique de tolérance zéro vis-à-vis des auteurs de violences, de harcèlement et de discrimination ■ Déploiement du code éthique dans le Groupe avec un portage des sujets éthiques au niveau des filiales de rang 1 ■ Accompagnement et suivi spécifique par une référente Groupe sur le sujet harcèlement et animation du programme RATP au féminin ■ Formation et information des référents harcèlement sexuel des CSE ■ Poursuite des campagnes de communication interne sur le thème des violences sexuelles et sexistes ■ Labellisation de commerces du réseau RATP permettant de constituer un écosystème bienveillant et sensibilisé pour les voyageurs ■ Généralisation depuis 2023 de la descente à la demande sur le réseau bus à Paris et en petite couronne ■ Sensibilisation des agents RATP avec l'organisation d'ateliers sur la thématique du sexisme ■ Élargissement du périmètre de la DGEC à l'ensemble des discriminations ■ Suivi et plan d'action et de prévention avec un reporting régulier à l'instance dirigeante sur les sanctions ■ Formation des managers, des agents, des représentants des organisations syndicales et des enquêteurs internes ■ Référentiel commun pour réaffirmer les valeurs de laïcité, de neutralité et de non-discrimination ■ Animations et événements organisés par le réseau Pride RATP et création d'un réseau LGBTQIA+ pour renforcer l'inclusion et lutter contre les préjugés en matière d'orientation sexuelle ■ Engagement de RATP Dev aux côtés d'associations pour l'organisation d'actions de sensibilisation auprès de ses équipes

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	CRITICITÉ BRUTE	MESURES DE REMÉDIATION ET PLANS D'ACTIONS
ATTEINTES AUX DROITS DE L'HOMME ET AUX LIBERTÉS FONDAMENTALES	Défaut d'accessibilité aux services Voir axe 1.1 de la DPEF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réseaux de transports non accessibles aux personnes atteintes de handicap(s) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Manque de connaissances sur l'état de l'accessibilité du réseau en temps réel et sur le fond ■ Forte affluence sur un quai ■ Non-respect des espaces dédiés ■ Ancienneté du réseau ■ Absence ou insuffisance d'équipements adaptés ■ Manque de financement 	Forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dialogue continu organisé depuis plus de 30 ans avec les associations de personnes à mobilité réduite pour mieux connaître leurs besoins et y répondre ■ Partenariat étroit avec les collectivités pour améliorer l'accessibilité du bus ■ Nombreux investissements aux côtés d'Île-de-France Mobilités, pour améliorer l'accessibilité de nos réseaux ■ Signature d'une charte avec la Confédération française pour la promotion sociale des aveugles et amblyopes, afin d'améliorer durablement l'accessibilité des transports ■ Programme innovant mis en place avant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 (manchons en braille et gros caractères, sonorisation du nom des stations dans les trains d'ancienne génération, etc.) ■ Formation des agents sur les lignes de métro et de RER à l'accueil des personnes en situation de handicap permettant d'obtenir la certification « Cap Handéo service de mobilité » ■ Communications dédiées à l'accessibilité, adaptées et numériquement accessibles sur le site RATP, pour bien voyager sur nos réseaux
	Détérioration du dialogue social Voir axe 3.1 de la DPEF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Conflictualité sociale ■ Atteinte aux règles de réunion et de syndicalisation sur la chaîne d'activités ■ Sanctions et litiges liés à une non-conformité aux réglementations et aux conventions internationales en matière de dialogue social 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Contexte d'ouverture à la concurrence ■ Modification des conditions de travail ■ Perte de sens pour les collaborateurs ■ Perturbations de l'environnement de travail ■ Rupture du dialogue avec les organisations syndicales représentatives ■ Appréhension du changement ■ Défaut de communication ■ Changements transversaux et multiplicité des projets de transformation ■ Allongement des délais de décision ■ Perte d'équilibre entre les vies privées et professionnelles ■ Disparités dans le traitement des différentes directions 	Très forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Existence d'un dispositif de prévention des conflits avec l'alarme sociale ■ Création d'instances de dialogue social Groupe depuis 2012 notamment le Comité de Groupe France ■ Anticipation de l'ouverture à la concurrence : communication visant à informer les salariés et les représentants du personnel et organisation de journées d'information sur l'ouverture à la concurrence avec les organisations syndicales représentatives ■ 28 accords collectifs signés en 2024 relatifs aux mesures d'accompagnement des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, à la méthode relative au dialogue social dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau bus et à l'organisation du dialogue social au niveau du groupe RATP en Île-de-France.

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	CRITICITÉ BRUTE	MESURES DE REMÉDIATION ET PLANS D' ACTIONS
	<p>Atteinte aux règles éthiques et conformité</p> <p>Voir axe 3.3 de la DPEF</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Corruption ■ Favoritisme ■ Trafic d'influence ■ Détournement de fonds publics ■ Mauvaise gestion des conflits d'intérêts 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Non-respect du code de conduite des affaires et de prévention de la corruption et/ou du code éthique du Groupe; ■ Méconnaissance de la réglementation applicable en matière de lutte anti-corruption par un salarié du Groupe, un fournisseur ou un sous-traitant ■ Contrôles insuffisants ■ Déficit de remontée des alertes 	Très forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Politique de tolérance zéro à l'égard des mauvaises pratiques et rejet total de la corruption et du trafic d'influence sous toutes ses formes, lutte contre la fraude et les conflits d'intérêts, strict respect des règles de concurrence ■ Cartographie des risques mise à jour selon une méthodologie conforme aux recommandations de l'AFA ■ Déploiement du code éthique et du code de conduite des affaires dans le groupe RATP ■ Existence d'un pôle conformité pour s'adapter aux enjeux d'anticorruption ■ Déploiement du nouveau plan de communication en interne avec l'engagement de l'instance dirigeante ■ Nomination d'un correspondant conformité dans l'ensemble des directions de l'Epic et des filiales ■ Formation des collaborateurs exposés et non-exposés au risque de corruption ■ Dispositif de contrôle interne et de contrôle comptable ■ Procédures d'évaluation des tiers et des intermédiaires, cadeaux et invitations, conflits d'intérêts, paiements de facilitation, etc. ■ Étude de la mise à jour du dispositif d'alerte ■ Démarche de transparence fondée sur le respect des meilleurs standards français et internationaux en matière de conduite des affaires ■ Plan d'action Groupe pour sensibiliser les agents et prévenir le risque de pratiques anticoncurrentielles
	<p>Atteinte à la neutralité du service public</p> <p>Voir axe 3.3 de la DPEF</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Non-respect de la laïcité et de l'obligation de neutralité du service public ■ Actes contraires aux valeurs du Groupe ou aux valeurs de la société civile 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Méconnaissance, déficit ou manque d'appropriation des règles par les collaborateurs, les sous-traitants et fournisseurs ■ Non-respect des procédures ■ Comportement inapproprié d'un salarié du Groupe, d'un sous-traitant, d'un fournisseur, d'un voyageur ou d'un tiers ■ Évolution sociétale entraînant une vulnérabilité croissante des personnes ■ Manque d'outils, d'accompagnement et de soutien apporté aux managers dans la gestion du comportement déviant ■ Traitement défaillant des alertes 	Forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Déploiement du code éthique dans le groupe RATP ■ Renforcement de la sensibilisation et de la formation en interne (avec un e-learning obligatoire) ■ Amélioration de la connaissance des signaux faibles ■ Organisation de conférences avec des experts et des grands témoins ■ Politique volontariste et exigeante avec un guide laïcité et neutralité, diffusé en 2021

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	CRITICITÉ BRUTE	MESURES DE REMÉDIATION ET PLANS D'ACTIONS
ATTEINTES AUX DROITS DE L'HOMME ET AUX LIBERTÉS FONDAMENTALES	Atteinte à la vie privée et à la protection des données Voir axe 3.3.3 du Contrôle interne et gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Non-respect de la réglementation RGPD ■ Violation des données ■ Fuite de données personnelles suite à une cyberattaque 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Non-respect des règles RGPD : respect des droits des personnes, des finalités, minimisation ■ Non-respect du « <i>Privacy by Design</i> » et sécurisation des données insuffisantes ■ Exigences insuffisantes vis-à-vis des sous-traitants ■ Absence ou manque de sensibilisation et de formation des salariés du Groupe et des sous-traitants ■ Défaillance des barrières de prévention ■ Cyberattaque 	Très forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Conformité des sites internet au regard du RGPD ■ Plan d'actions pour l'évaluation des risques et mise en place d'une politique suivie d'évaluation des sous-traitants (chaîne d'approvisionnement) ■ Intégration des clauses RGPD dans les contrats (avec une annexe dédiée) ■ Plan d'actions pour la mise en place d'un système de contrôle des purges de données ■ Programme d'actions mis en œuvre par les responsables de conformité sous la supervision du DPO ■ Module de formation RGPD suivi par les encadrants de la RATP et complété et par un plan de formation adapté aux métiers les plus exposés ■ Mise en place de principes de gouvernance en matière de protection des données et de procédures réglementaires ■ Analyse des traitements relatifs aux réclamations et aux infractions ■ Mise en place de supports sécurisés dédiés pour la gestion locale des données des ressources humaines ■ Mise en place d'un outil de gestion de la conformité RGPD permettant une rationalisation des nombreux traitements du registre ■ Mise en place d'un contrôle interne et d'un contrôle de deuxième niveau sur l'ensemble des directions ■ Participation proactive aux évolutions réglementaires liées à la protection des données (consultations CNIL, participation à l'association française des correspondants à la protection des données à caractère personnel (AFCDP))
	Gestion défaillante de l'énergie Voir axe 2.2 de la DPEF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gestion défaillante de l'énergie ■ Défaut ou rupture d'approvisionnement énergétique conduisant à un arrêt de l'activité ■ Augmentation du prix de l'énergie ■ Non-respect des obligations du décret tertiaire 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mauvaise utilisation des équipements par les salariés du Groupe ou par les sous-traitants ■ Formation des salariés du Groupe et prestataires inexistante ou insuffisante ■ Contexte géopolitique ■ Inflation 	Très forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Certification de l'ensemble des activités de la RATP sur le management de l'énergie selon la norme ISO 50001 ■ Modernisation du matériel roulant (ex : déploiement des MP14 sur les lignes 14 et 11) ■ Écoconduite et écostationnement ■ Réduction des consommations d'énergie des sites industriels et tertiaires (objectif poursuivi de - 15 % entre 2019 et 2029) ■ Poursuite du plan de sobriété initié en 2022 ■ Suivi de la consommation totale et par business unit / direction, avec un bilan énergie et la mise en place d'un Comex énergie-climat annuel ■ Mise à disposition d'une plateforme numérique unique permettant de visualiser les consommations, piloter les plans d'actions et optimiser les consommations des sites ■ Intégration des enjeux d'écoconception dans les projets ■ Définition et mise en œuvre des programmes d'investissement pour la performance énergétique (bâtiments, gares et stations) ■ Introduction de clauses énergie dans les marchés et analyse des attentes des parties prenantes externes ■ Campagnes de sensibilisation sur la sobriété énergétique (vidéos, webinaires, etc.), Fresque du climat, Journée du climat ■ Soutien au développement des énergies renouvelables et de récupération ■ Politique de construction et rénovation vertueuses sur le plan énergétique de RATP Habitat

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	CRITICITÉ BRUTE	MESURES DE REMÉDIATION ET PLANS D'ACTIONS
	Gestion défaillante des déchets Voir axe 2.2 de la DPEF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tri, étiquetage, conditionnement et transport des déchets défaillants ■ Perte de financement et mise en danger de la santé des parties prenantes à cause des déchets 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mauvaise gestion des déchets (collecte et tri) ■ Formation des salariés du Groupe et prestataires inexistante ou insuffisante ■ Mauvaise traçabilité des déchets ■ Indisponibilité des outils digitaux ■ Mauvaise gestion des prestataires (valorisation des déchets dangereux) ■ Évolutions technologiques mal considérées (batteries électriques, etc.) 	Forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en place d'une organisation renforcée (notamment avec une application dédiée) pour assurer la traçabilité des déchets industriels des chantiers ■ Mise en place d'une procédure sur la gestion des déchets de chantiers ■ Déploiement des actions d'économie circulaire pour favoriser le réemploi (mise en place d'une plateforme numérique de réemploi) ■ Déploiement du tri sélectif des déchets voyageurs en cours sur l'ensemble du périmètre RATP ■ Formation des collaborateurs aux outils de gestion des déchets (traçabilité, transport de marchandises dangereuses, etc.) portée par l'académie de la transition écologique ■ Lutte contre le gaspillage alimentaire et valorisation des biodéchets ■ Démantèlement des trains : deux marchés contractualisés pour la déconstruction des véhicules de maintenance industrielle et des rames du tramway T1. À l'issue du démantèlement, les matériaux valorisables sont vendus et recyclés.
	Gestion défaillante de l'eau Voir axe 2.2 de la DPEF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rejets d'eaux polluées ou de produits toxiques dans l'eau ■ Incapacité à répondre aux attentes des acteurs financiers en matière de diminution des usages des ressources en eau ■ Altération du respect des conditions sanitaires ■ Raréfaction des ressources en eau disponible 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mauvaise anticipation des besoins d'approvisionnement d'eau, des restrictions locales ou de l'évolution de la réglementation sur l'usage de l'eau, ■ Rejets accidentels ou chroniques par l'entreprise ou par l'un de ses prestataires dans le cadre de ses activités industrielles ■ Absence ou manque de sensibilisation et de formation ■ Absence de cadre de gestion plus respectueux de la ressource (économie circulaire de l'eau) 	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> ■ Plan de sobriété hydrique avec un objectif de réduction de 10% de la consommation d'eau d'ici 2030 (année de référence : 2022) ■ Collaboration avec l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) pour cartographier les ressources en eaux d'exhaure et explorer de nouvelles opportunités de valorisation ■ Réutilisation des eaux d'exhaure : arrosage d'une partie des plateformes du tramway T3b, lavage des trains de la ligne 8 du métro, alimentation partielle du réseau d'eau non potable de la ville de Paris ■ Mise en place d'un plan de crise sécheresse ■ Meilleure connaissance et gestion des consommations (suivi des consommations et mise en place des actions correctives) ■ Optimisation des usages avec des process moins consommateurs ■ Sensibilisation, formation et responsabilisation des collaborateurs sur les enjeux de sobriété hydrique ■ Intégration des règles environnementales dans les plans de prévention à destination des prestataires intervenant dans les enceintes RATP
	Prise en compte insuffisante des nuisances sonores et vibratoires Voir axe 1.2 de la DPEF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pollution sonore et vibratoire générée par les travaux et l'exploitation ■ Impacts sur le bien-être des salariés, prestataires et des riverains liés à la construction et à l'exploitation d'infrastructures de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures de prévention ou de réduction des nuisances absentes ou insuffisantes ■ Méconnaissance, déficit ou manque d'appropriation des règles par les collaborateurs, les sous-traitants et fournisseurs dans le cadre des opérations de chantier et l'exploitation des infrastructures de mobilité ■ Absence ou manque de sensibilisation et de formation ■ Absence ou manque de pilotage des prestataires ■ Manque d'anticipation des changements de réglementation ■ Méconnaissance, mauvaise gestion ou mauvais accompagnement dans les processus de réalisation et de conception des projets 	Très forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Principes de gouvernance commune avec une intégration des nuisances sonores et vibratoires dans les décisions stratégiques prises par la RATP et les AOM ■ Analyses de risques systématiques sur les impacts extra-financiers, y compris s'agissant des nuisances sonores et vibratoires, en amont de la mise en place de nouveaux projets ■ Amélioration des ambiances acoustiques et vibratoires, en tendant vers les seuils réduisant les impacts extra-auditifs (gêne, santé et troubles du sommeil) ■ Anticipation de la non-génération des points noirs du bruit et poursuite de leur résorption sur le réseau ■ Mesures d'exposition au poste de travail et modification des équipements de travail ■ Campagnes de sensibilisation ■ Intégration des pénalités dans nos marchés de chantier et de travaux ■ Partage d'un SIG sur le recueil des plaintes en lien avec les collectivités ■ Anticipation des impacts de la loi sur l'ouverture à la concurrence sur le budget, pour éviter les nuisances sonores et anticiper l'évolution de la réglementation vibratoire ■ Refonte des indicateurs sur la réduction des risques de nuisances sonores et vibratoires dans un contexte concurrentiel

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	CRITICITÉ BRUTE	MESURES DE REMÉDIATION ET PLANS D'ACTIONS
ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT	Pollution de l'eau et des sols Voir axe 2.2 de la DPEF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pollution des écosystèmes et contribution à l'épuisement des ressources naturelles ■ Déversements de substances toxiques ou d'hydrocarbures dans des zones spécifiques suite à une fuite engendrant la modification chimique durable des sols ■ Perte sèche des matières premières non-renouvelables 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Non-respect des obligations réglementaires actuelles ou mauvaise anticipation des nouvelles régulations ■ Pollution liée à l'activité du Groupe et à sa chaîne de valeurs ■ Méconnaissance, déficit ou manque d'appropriation des règles par les collaborateurs, les sous-traitants et fournisseurs ■ Absence ou manque de sensibilisation et de formation ■ Vétusté des équipements ■ Défaut de maintenance 	Forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Réalisation des diagnostics de pollution sur l'état du milieu en amont des projets, en cas de cessation d'activité, d'acquisition ou de vente du foncier ■ Mise en place d'actions correctives après analyse des nuisances éventuelles en amont des projets ■ Mise en place de mesures préventives et correctives dans le cadre des certifications ISO 14001 des sites industriels ■ Audits de pollution lancés par la RATP sur la majorité des centres bus ■ Formation des collaborateurs sur le risque de pollution de l'eau et des sols
	Prise en compte insuffisante des atteintes à la biodiversité et impacts associés Voir axe 2.2 de la DPEF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dégradation de la biodiversité liée aux activités du Groupe ■ Artificialisation des milieux naturels ■ Déforestation 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Non-respect des obligations réglementaires actuelles et/ou mauvaise anticipation des nouvelles régulations liées à la biodiversité sur la chaîne de valeur ■ Pilotage défaillant des enjeux liés à la biodiversité et à la préservation des écosystèmes ■ Pratiques contestables de dégradation des écosystèmes, de la faune et la flore ■ Absence ou manque de sensibilisation et de formation 	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> ■ Intégration de la biodiversité dans la gouvernance de la RATP ■ Analyse des pratiques de gestion et préservation de la biodiversité dans les activités ■ Diagnostic des impacts et dépendances de la RATP à la biodiversité ■ Définition d'une feuille de route biodiversité permettant d'établir des plans d'actions afin de limiter l'impact sur la biodiversité
	Contribution insuffisante à la réduction des GES Voir axe 2.1 de la DPEF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Contribution insuffisante à l'atténuation du changement climatique à travers les GES ■ Non-atteinte de l'engagement de réduction des émissions des GES associées aux consommations d'énergie fixé par la RATP 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Non-respect des exigences réglementaires vis-à-vis des entreprises, absence ou insuffisance des investissements ■ Phénomènes externes impactant la fréquentation des réseaux ■ Retard des projets ■ Décisions budgétaires / stratégiques défavorables ■ Non prise en compte des enjeux de GES dans les projets immobiliers ■ Formation / sensibilisation des collaborateurs insuffisante ■ Gains d'énergie non atteints sur les bâtiments existants 	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mesure de l'empreinte carbone du groupe RATP ■ Engagements climat validés par la SBTi ■ Soutien du développement des énergies renouvelables et de récupération ■ Développement de la production d'énergie solaire sur nos actifs ■ Sensibilisation et formation des collaborateurs ■ Transition énergétique des flottes de véhicules (bus et véhicules auxiliaires) ■ Décarbonation des achats en associant les partenaires et les fournisseurs du Groupe à la recherche de solutions bas carbone ou en intégrant des critères carbonés dans les marchés ■ Refonte et évolution du plan stratégique de patrimoine actuel de RATP Habitat pour y intégrer les enjeux climatiques ■ Encouragement des mobilités partagées bas carbone
	Adaptation insuffisante au changement climatique Voir axe 3.4.3 du Contrôle interne et gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Difficulté d'accès aux matières premières par les effets du réchauffement climatique ■ Risque d'obsolescence et d'éloignement des parties prenantes en raison du maintien de matériel non adapté aux enjeux climatiques et technologiques 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stratégie d'adaptation inefficace ou insuffisante, investissements technologiques risqués ou non viables ■ Contexte géopolitique ■ Risque de dépendance aux industriels ■ Risque de ne pas trouver les moyens humains et les compétences nécessaires à la transition ■ Risque de financements insuffisants 	Faible	<p><u>Risques de transition</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Études de vulnérabilités sur les impacts du changement climatique sur le modèle d'affaire de la RATP selon trois scénarios prospectifs : transition ordonnée, désordonnée et tardive ■ Définition de plans d'action sur l'adaptation au changement climatique, basé sur une analyse de l'exposition au risque et sur un benchmark des bonnes pratiques du secteur.

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	CRITICITÉ BRUTE	MESURES DE REMÉDIATION ET PLANS D' ACTIONS
ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT	<p>Prise en compte insuffisante de l'impact des catastrophes naturelles</p> <p>Voir axe 3.4.3 du Contrôle interne et gestion des risques</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Augmentation des désordres climatiques et catastrophes naturelles provoquant des dommages matériels/structuels, des accidents ou des pertes d'exploitation 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Événements climatiques extrêmes ou chroniques ■ Infrastructures ou équipement non adaptés pour supporter les événements climatiques ■ Méconnaissance des impacts des événements climatiques éventuels et des vulnérabilités des réseaux et équipements ■ Absence de mesures de prévention, d'adaptation ou de gestion de crise pour faire face aux événements climatiques 	Très forte	<p><u>Risques physiques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Études de vulnérabilités sur les risques physiques associés au changement climatique, incluant les impacts sur la chaîne de valeur, les collaborateurs et les activités du Groupe ■ Signature du principe de gouvernance gestion du risque inondation ■ Poursuite des améliorations continues du plan de protection contre le risque inondation (PPRI), prenant en compte les risques de crue, les épisodes de précipitations intenses, et la gestion des températures et de la sécheresse ■ Plan d'actions sur mesure pour faire face aux risques identifiés à moyen terme sur les différents actifs ■ Participation à des exercices de simulation de crues majeures ou de vagues de chaleur afin de tester et renforcer les procédures internes et la résilience du réseau ■ Déploiement de capteurs connectés et de modèles prédictifs, permettant d'adapter la vitesse des trains et prévenir les déformations des rails en période de chaleur extrême ■ Surveillance renforcée des voies ferrées et des ouvrages en terre, avec des capteurs et technologies d'interférométrie radar pour détecter rapidement les risques de déstabilisation ■ Modernisation des protections anti-crue, incluant la création de cloisonnements secondaires pour limiter la propagation des inondations dans les stations ■ Intégration des prescriptions d'adaptation au changement climatique dans les marchés de renouvellement des équipements, en prenant en compte les évolutions climatiques projetées à l'échelle du bassin parisien ■ Traitement progressif des stations vulnérables aux inondations récurrentes ■ Déclinaison du Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC 3), avec approfondissement des études de vulnérabilité ■ Participation à une étude régionale sur la résilience des infrastructures de transport ferré, en partenariat avec la région Île-de-France
	<p>Qualité de l'air</p> <p>Voir axe 1.2 de la DPEF</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dégradation de la qualité de l'air dans les espaces RATP ■ Dépassement de valeurs seuils en cas d'adoption d'une réglementation en matière de qualité de l'air dans les réseaux souterrains 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sources de pollution diverses ■ Dégradation des moyens de détection ■ Mauvaise qualité de l'air extérieur ■ Dégradation de la ventilation mécanique ■ Absence/dysfonctionnement du freinage électrique ■ Présence de travaux 	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> ■ Surveillance en permanence de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines selon un protocole strict ■ Maintien d'un bon renouvellement de l'air dans les espaces ■ Limitation de l'impact des travaux ■ Recherche de nouvelles solutions via l'innovation ■ Réalisation d'un suivi sanitaire ■ Développement de nouveaux matériaux de friction moins émissifs sur les trains ■ Essais au banc de freinage des semelles des matériels roulants ■ Réalisation d'une cartographie du réseau selon le protocole de l'INERIS ■ Réunions régulières du comité des parties prenantes
ATTEINTES AUX RÈGLES DE SANTÉ / SÉCURITÉ					

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	CRITICITÉ BRUTE	MESURES DE REMÉDIATION ET PLANS D' ACTIONS
ATTEINTES AUX RÈGLES DE SANTÉ / SÉCURITÉ	Incendie Voir axe 3.4.4 du Contrôle interne et gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Incendie sous tunnel ou dans un local technique, ■ Incendie d'une batterie d'un matériel roulant électrique en exploitation 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cause humaine : non-respect des procédures, méconnaissance des règles, manque de formation, défaut de maintenance ou de nettoyage, acte de malveillance ■ Cause matérielle : équipement défaillant avec une conséquence électrique et un départ de feu 	Très forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Respect des exigences règlementaires et normatives tout au long de la conception, de la réalisation et du cycle de vie des systèmes ■ Prévention visant à éviter l'éclosion de l'incendie ■ Atténuation visant à limiter la propagation d'un incendie ■ Evacuation rapide de la totalité des occupants en cas d'incendie ■ Facilitation de l'intervention des services de secours, avec la mise à disposition de moyens de lutte contre l'incendie ■ Échanges réguliers et coordination rapprochée avec les autorités locales compétentes ■ Référentiels de contrôle et de maîtrise de l'activité ■ Exploitation des analyses réalisées sur les interdépendances des risques ■ Remontée d'alerte par le dispositif intégré de surveillance de la batterie sur les véhicules électriques (BMS) ■ Respect de la procédure métier par le machiniste receveur pour préserver l'intégrité des personnes ■ Définition d'un schéma directeur de la sécurité incendie et d'un socle documentaire robuste décliné à chaque niveau de responsabilité
	Accident routier Voir axe 3.2.3 du Contrôle interne et gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Accident matériel ou corporel de la circulation ■ Atteinte à l'intégrité des personnes suite à un accident routier 	<ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Causes internes</u> : management et pilotage de la sécurité routière insuffisante, non-respect de la réglementation routière par le conducteur (addiction, téléphone, etc.), défaut de formation d'un collaborateur, mauvaise utilisation du matériel, défaillance du matériel roulant ■ <u>Causes externes</u> : intempéries, infrastructures routières défaillantes, travaux sur la voirie, absence de vigilance des tiers, absence de vigilance des passagers, vandalisme, modification des conditions d'exploitation ponctuelle ou fréquente, environnement urbain 	Forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entretien d'une culture de sécurité forte ■ Obtention de la certification ISO 39001 pour le réseau de surface de la RATP (bus et tramway) ■ Poursuite par RATP Cap Île-de-France de la mise en place des processus nécessaires pour obtenir la certification ISO 39001 ■ Renforcement du management opérationnel et de l'appropriation locale (centres bus) des processus et des résultats relatifs aux accidents routiers ■ Référentiel de contrôle interne axé sur les processus d'application des réglementations, de suivi des conducteurs et de traitement de l'accidentologie ■ Analyses sur le facteur humain fondées sur la prévention ■ Diffusion et promotion des bonnes pratiques ■ Analyse des zones accidentogènes ■ Recherche d'amélioration par l'innovation et démarches de sensibilisation du grand public ■ Travail sur les jeunes agents et les agents identifiés comme portant un risque particulier du fait de l'accidentologie ■ Développement d'un système de management de la sécurité routière solide dans les filiales avec une organisation robuste et des rôles et responsabilités clairement définis ■ Déploiement de Safetracker (outil SAAS) dans les filiales de RATP Dev pour optimiser la gestion des données d'exploitation
	Terrorisme ou actes de malveillance Voir axe 3.2.2 du Contrôle interne et gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attaque à caractère terroriste dans nos bâtiments voyageurs ou dans les vecteurs mobiles ■ Atteintes aux personnes et aux biens 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Apologie d'un terrorisme à connotation politique, économique, sociale ou religieuse ■ Propagande terroriste faisant état des moyens et modes opératoires pour concevoir et mettre à exécution une attaque ■ Volonté de nuire et de porter gravement atteinte à l'image de la RATP et à l'exploitation du réseau de transport 	Très forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en œuvre en lien avec les services étatiques compétents des dispositions recommandées ou prescrites dans le plan Vigipirate (avec une élévation du niveau de sécurité au niveau Urgence attentat) ■ Développement d'une culture de vigilance et de sécurité dans l'ensemble du groupe RATP ■ Présence soutenue des équipes de sûreté sur le terrain ■ Pérennisation des équipages cynotechniques de détection d'explosifs, associée à un maillage du réseau ■ Organisation et participations régulières à des exercices ■ Implication dans les projets d'innovation et de recherche en matière de détection et de prévention ■ Mise en place d'une gouvernance Groupe de la sûreté

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	CRITICITÉ BRUTE	MESURES DE REMÉDIATION ET PLANS D' ACTIONS
	Accident ferroviaire Voir axe 3.2.4 du Contrôle interne et gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Accident collectif (déraillement, collision) ou individuel suite à un défaut de pilotage ou de management de la sécurité ferroviaire, ■ Interruption de service suite à l'accident d'un voyageur ou suite au non-respect des procédures de sécurité du groupe 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erreur de sécurité (conduite) ■ Défaut ou erreur de maintenance du train ou des infrastructures ■ Défaillance d'un système ou des infrastructures ■ Mauvaise application des procédures et méconnaissance des procédures ■ Atteinte au système par l'environnement extérieur ■ Non-respect des procédures de sécurité du groupe par les voyageurs 	Très forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Promotion et développement d'une culture de sécurité ferroviaire ■ Définition des exigences en matière de sécurité ferroviaire ■ Mise en œuvre d'une politique de maîtrise des risques ■ Identification des dangers et évaluation des risques ■ Mise en place des dispositifs de prévention et de protection ■ Analyse méthodologique pour tout dysfonctionnement observé ainsi que pour toute vulnérabilité constatée ■ Capitalisation et partage du retour d'expérience au sein du Groupe ■ Démarche de prévention des accidents (actions de formation, de sensibilisation et de communication) ■ Recherche de l'amélioration par l'innovation (aide à la conduite, outils favorisant la sécurité, la surveillance et le contrôle des organes de sécurité, etc.) ■ Audits réalisés sur le management de la sécurité ferroviaire sur les réseaux de métro, RER et Tramway en Île-de-France ainsi que dans les filiales de RATP Dev comme à Brest
	Accident grave dans un ERP	<ul style="list-style-type: none"> ■ Accident grave dans un escalier mécanique ■ Mouvement de foule non maîtrisé ou prévu ■ Émeute ■ Chute d'élément suspendu 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Facteur humain : non-respect des procédures et des réglages, mauvaise utilisation des équipements par le voyageur ou les sous-traitants, inattention de l'utilisateur, comportement inadapté ■ Accident voyageur ■ Défaut de conception, de maintenance, de l'installation ou de l'équipement ■ Situation dégradée ou événements sécuritaires entraînant des phénomènes de mouvements de foule, saturation ou report de voyageurs ■ Acte délictueux 	Forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Très forte capacité de mobilisation des équipes ■ Campagnes de communication et actions pédagogiques en direction de la clientèle ■ Sensibilisation des unités opérationnelles avec les remontées des incidents ■ Traitement des non-conformités ■ Planification des événements et de plans de canalisation des stations en interne et en externe ■ Formation des agents (initiale et continue), avec un briefing des équipes et une communication sur l'actualité ■ Analyse des accidents de travail par les équipes PRPS ■ Chaîne d'information courte et réactive ■ Adaptation géographique des moyens au regard de la cartographie de la délinquance ■ Vidéo-protection ■ Retours d'expérience systématiques et remontée des incidents pour améliorer les procédures réflexes ■ Dispositifs de sécurité au niveau des faux plafonds et contrôles réguliers des éléments suspendus, avec des contrôles visuels de l'exploitant

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	CRITICITÉ BRUTE	MESURES DE REMÉDIATION ET PLANS D'ACTIONS
ATTEINTES AUX RÈGLES DE SANTÉ / SÉCURITÉ	Risques professionnels Voir axe 3.5.2 du Contrôle interne et gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Agressions ■ Accidents du travail ■ Maladies professionnelles ■ Exposition à des substances dangereuses 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Insuffisance ou absence de procédure, de consigne ou de formation ■ Non-respect des procédures, des consignes de sécurité et/ou du port des EPI ■ Utilisation d'équipement ou environnement de travail des collaborateurs et/ou sous-traitants inadaptés ou non conformes ■ Délais de réalisation courts, densification des chantiers et coactivités connexes importantes ■ Faute de sécurité commise par un tiers (fournisseur, sous-traitant, etc.) ■ Agressions, incivilités et vandalisme ■ Culture SST insuffisante 	Très forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Amélioration de la culture SST dans l'entreprise et déploiement d'un programme de renforcement des compétences managériales en SST (formations et coachings des managers opérationnels et mise en place de rituels managériaux SST) ■ Renouvellement du SI prévention ■ Mise en œuvre de la feuille de route ISO 45001 <p><u>Accident de travail :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Comitologie renforcée avec un suivi en Comex ■ Poursuite du programme d'actions transversal pluriannuel de la démarche SST ■ Démarche d'accompagnement managérial pour mesurer les écarts avec les bonnes pratiques et professionnalisation de l'analyse des causes d'accidents ■ Acquisition d'un portail digital pour permettre la remontée des alertes et des incidents, et de pouvoir les traiter <p><u>Agressions :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en place d'une politique d'entreprise et déploiement d'une feuille pluriannuelle dédiée à la prévention et à la réduction du risque agression auprès des directions les plus impactées ■ Mise en place d'une organisation impliquant chaque niveau de responsabilité de l'entreprise, avec une animation en central et le déploiement d'orientations et de standards de prévention transversaux ■ Renforcement du plan d'actions sur les agressions (renforcement de la comitologie avec un suivi en Comex, communications à l'autorité organisatrice, actions localisées par secteur, implication des services juridiques et de sûreté) ■ Travail en pluridisciplinarité avec les acteurs métier de la prévention (médecine du travail, ergonomes, préventeurs, service social, psychologues du travail, etc.) en soutien de la ligne managérial qui œuvre quotidiennement à l'amélioration des conditions de travail des salariés ■ Renforcement des mesures de prévention du risque agression <p><u>Exposition à des substances dangereuses :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mise à jour de la réglementation interne, intégrant une analyse d'impacts

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	CRITICITÉ BRUTE	MESURES DE REMÉDIATION ET PLANS D'ACTIONS
	Absentéisme Voir axe 3.5.1 du Contrôle interne et gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Absentéisme compromettant la réalisation du service (exploitation/maintenance) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Causes externes : hausse des coûts de l'énergie et du logement (augmentation du coût de déplacement professionnel), fort niveau d'inflation, tension sur le marché du travail, climat social dégradé en raison du contexte d'ouverture à la concurrence, perte de sens du travail, facilité à obtenir des arrêts maladie, hausse des incivilités ■ Causes internes : augmentation des accidents de travail et des arrêts maladie, dégradation de la qualité de vie au travail, faible attractivité et rémunération peu attractive, taux de réserve trop faible, défaut de suivi administratif des situations individuelles, manque d'outillage pour suivre les situations individuelles 	Très forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Engagement au quotidien pour la santé, la sécurité des collaborateurs et la qualité de vie au travail ■ Renforcement de la politique de logement social avec une augmentation du nombre de salariés logés ■ Actions en lien avec la qualité du management avec une acculturation des managers et des salariés à la prévention des risques professionnels et l'amélioration des conditions de travail ■ Actions de prévention et de maintien dans l'emploi ■ Actions de lutte contre la fraude avec un renforcement du contrôle des arrêts de travail ■ Action de lutte contre les agressions ■ Développement de la filière prévention des risques et protection de la santé ■ Sécurisation des salariés à l'international ■ Efforts déployés pour attirer et retenir les talents ■ Assurer l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes ■ Amélioration de l'emploi et de l'insertion des personnes en situation de handicap ■ Favorisation et harmonisation d'un dialogue social de proximité au sein du Groupe ■ Prévention des conflits sociaux ■ Anticipation de l'ouverture à la concurrence ■ Faire de la diversité un facteur de réussite ■ Négociation de l'accord QVCT et des rémunérations ■ Définition des objectifs à moyen et long termes ■ Amélioration des indicateurs de suivi transversaux
	Surexposition aux champs électromagnétiques Voir axe 1.2 de la DPEF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Surexposition aux champs électromagnétiques dans les souterrains et en extérieur 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Défaut de maîtrise des rayonnements électromagnétiques dans les souterrains et en extérieur ■ Installation non conforme depuis l'origine ■ Dégradations des protections (périmètre de sécurité et non-respect des consignes), ■ Risque invisible qui ne facilite pas la prise de conscience des opérationnels ■ Méconnaissance ou mauvaise application des procédures ■ Travaux réalisés sans utiliser les procédures en vigueur 	Moyenne	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cartographie des différentes typologies de champs électromagnétiques ■ Développement de la communication, de la formation et de la sensibilisation des salariés ■ Suivi régulier sur l'avancement des actions (médecins du travail et PRPS) ■ Développement des mesures et de la veille sur l'exposition aux champs électromagnétiques ■ Accompagnement extérieur sur la prévention de ce risque ■ Commission interne dédiée à la gestion des champs électromagnétiques pour veiller aux aspects sanitaires, techniques et réglementaires ■ Réalisation de contrôles réguliers en surface (bâtiments tertiaires et résidentiel) et en souterrain par des organismes accrédités (Cofrac), garantissant le respect des normes d'exposition ■ Communication des résultats des mesures via le site cartoradio.fr aux usagers, salariés et locataires
	Pandémie Voir axe 3.5.4 du Contrôle interne et gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> ■ Capacité de l'organisation à assurer la protection des salariés, des sous-traitants et des voyageurs dans le cadre de ses obligations de transport public 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Manque d'appropriation des règles (ou imprécision de celles-ci) ■ Manque de visibilité ou multiplicité des évolutions réglementaires dans un contexte national ou international ■ Délais courts pour la mise en place des mesures ■ Manque d'anticipation sur l'organisation à tenir ■ Manque de ressources humaines internes / prestataires et matériels ■ Défaut ou retard des fournisseurs ■ Inefficacité des processus de désinfection ■ Absence ou insuffisance d'organisation de gestion de crise ■ Implantation internationale avec une multiplicité des réglementations et des mesures 	Très forte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Axe gouvernance avec le déclenchement de cellules de pilotage et de suivi de crise interconnectées à plusieurs niveaux de l'entreprise, veille sanitaire, réglementaire et technologique, consolidation des remontées des incidents et des points d'alerte ■ Axe maîtrise opérationnelle avec une réévaluation périodique des risques métier au regard des conditions de travail induites par la crise sanitaire ■ Axe animation avec le déploiement de dispositifs de formation, de sensibilisation et de communication à destination des salariés, de la ligne managériale et des prestataires ■ Axe d'évaluation avec des audits internes et externes associés aux retours d'expérience pour identifier et traiter les points d'amélioration ■ Révision du plan de continuité d'activité pandémie ■ Création d'un stock d'articles en prévention de la gestion d'une pandémie

Évaluation des fournisseurs et des 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 International, etc.

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 de la cartographie est prévue au cours de l'exercice 2025. 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. En 2024, des indicateurs de suivi et d'évaluation des actions mises en place ont été déployés, afin de surveiller l'insertion des clauses RSE dans les marchés.

Des outils et des guides à destination des acheteurs et des autres acteurs de l'entreprise ont également été déployés en septembre 2024 dans l'ensemble de la filière achat.

Le risque RSE est donc pris en compte avec une mise en place d'actions adéquates qui peuvent aller jusqu'à des mesures renforcées en cas de risque RSE élevé. Ainsi, lorsque des risques ont été identifiés dans la chaîne d'approvisionnement (par exemple, sur le secteur de l'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, selon des critères de secteur d'activité et de zone géographique. En cas de non-conformité majeure, l'offre peut être rejetée. Des clauses d'audit peuvent également être intégrées dans les marchés, de telle sorte que des audits de suivi peuvent être réalisés également pendant leur exécution (avec mise en place d'actions correctives si besoin, voire d'une exclusion du fournisseur en cas de non-conformité majeure).

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 (assemblage, système de traction et batteries). Ces audits sociaux et/ou environnementaux sont confiés à des cabinets externes.

En 2024, les audits sociaux de suivi qui ont été réalisés auprès des fournisseurs de bus n'ont pas révélé d'alerte spécifique. Les audits sociaux seront réalisés en 2025 sur les sites de confection dans le secteur de l'habillement.

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.

Pour accompagner les acheteurs, une formation obligatoire achats responsables dont le contenu a été retravaillé en 2022 est également en place. Par ailleurs, des outils d'aide à l'intégration des dimensions environnementales et sociales sur la plupart des typologies d'achats (services, numérique, fournitures...) ont été déployés et complétés par des actions de sensibilisation et le support de l'équipe achats responsables. Une feuille de route décarbonation des achats a été finalisée et son déploiement va se poursuivre en 2025.

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.

— La poursuite du déploiement des actions à mettre en place

Ce déploiement s'accompagne :

- de la charte RSE Fournisseurs du groupe RATP qui est en cours de finalisation. Elle sera signée par le président-directeur général. Cette charte a pour objectif de partager avec nos fournisseurs les principes régissant les achats responsables au sein du groupe RATP et de préciser les engagements attendus des fournisseurs en retour, sur les sujets entrant notamment dans le périmètre du devoir de vigilance ;
- de retours d'expérience auprès des fournisseurs avec un retour sur les attentes du Groupe relatives aux enjeux entrant dans le périmètre du devoir de vigilance, qui ont été initiés en 2024 dans le segment d'achat des câbles et des fils.

Le mécanisme d'alerte

Pour répondre aux nouvelles exigences de la loi Sapin II, le code de conduite des affaires et de prévention de la corruption a été révisé en juin 2023. Le code éthique du Groupe a quant à lui 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 et son périmètre a été étendu au devoir de vigilance. Elle concerne l'ensemble du Groupe, avec un dispositif particulier pour RATP Dev, compte tenu de la variété des pays et des langues concernées.

Au cours de l'année 2023, les règlements intérieurs ont été actualisés sur ce point afin de tenir compte du nouvel environnement normatif.

Un groupe de travail travaille sur la refonte du dispositif d'alerte, conformément aux dernières évolutions législatives et réglementaires.

En 2024, 51 signalements dont 15 relevant du dispositif d'alerte prévu par les articles 6 et 17 de la loi Sapin II et du devoir de vigilance, ont été réalisés via le dispositif d'alerte déployé par le groupe RATP.

Dispositif de suivi

— Gouvernance

Le groupe RATP s'appuie sur une organisation robuste de contrôle interne et de gestion des risques, permettant d'assurer un suivi régulier des risques relevant du périmètre du Plan de vigilance.

La direction stratégie, finance et performance durable 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, le comité de pilotage de la performance extra-financière (Copil), le comité RSE et le conseil d'administration.

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 qu'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.

Le 28 juin 2023, un comité déontologique a également été créé, afin de veiller au respect des règles déontologiques et à la prévention des conflits d'intérêts au sein du Groupe. Il est composé de trois personnalités extérieures reconnues pour leur expérience et leur indépendance. Ce comité est chargé de formuler un avis sur toute situation particulière de nature à mettre en cause le respect des règles déontologiques applicables aux activités du Groupe, de contribuer à la mise en œuvre de la politique de prévention active et de gestion des conflits d'intérêts et au respect des recommandations formulées par la Haute Autorité de la transparence de la vie politique (HATVP), de formuler des recommandations relatives à l'application des chartes de déontologie spécifiques, et d'assurer une fonction de veille permanente des meilleures pratiques dans le domaine de la prévention des conflits d'intérêts, y compris à l'international.

Par ailleurs, rattachée à la présidence, la délégation générale à la sécurité des transports (DGST) regroupe depuis le 1^{er} février 2024 la sécurité ferroviaire, la sécurité incendie et la sécurité routière, permettant d'avoir une vision plus intégrée de la sécurité, du renforcement de la transversalité au sein du Groupe et de l'indépendance opérationnelle.

— Le risk management

Au sein de la délégation générale audit risques et contrôle interne (DGARC), le pôle risques, contrôle interne et assurance 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 y compris ceux entrant dans le périmètre du Plan de vigilance. La méthodologie est appliquée à tous les niveaux de l'entreprise et permet une vision partagée des différentes entités du Groupe. Elle permet également de faire ressortir les bonnes pratiques à diffuser.

— Le contrôle interne

Au sein du groupe RATP, le contrôle interne participe à la démarche d'excellence et de performance globale en favorisant un meilleur pilotage opérationnel et à la mise en place d'outils de contrôle permettant de fournir l'assurance raisonnable de la maîtrise des risques majeurs, y compris ceux entrant dans le périmètre du Plan de vigilance, et l'atteinte des objectifs exprimés dans la stratégie d'entreprise.

— L'audit interne

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

L'organisation mise en place 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, des finances et des risques du conseil d'administration, le plan d'audit est validé par le président-directeur général et le suivi de son exécution assuré en Comex.

Aller plus loin en 2025 sur le devoir de vigilance

Cette nouvelle 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 et de sa chaîne d'activités. En effet, renforcer le dialogue et la concertation 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 issues de l'adoption de la directive européenne concernant le devoir de vigilance des entreprises (« *Corporate Sustainability Due Diligence Directive* ») feront également l'objet d'une attention soutenue.

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 leur 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.

Un reporting taxonomie au titre de chacun des objectifs environnementaux auxquels est éligible l'entreprise est attendu.

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 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.

Selon la réglementation en vigueur, 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 entraîner une publication de ratios financiers distincte au titre de cet objectif environnemental.

Le Groupe présente ainsi au titre de l'exercice 2024 ses chiffres d'affaires et Capex éligibles et alignés aux objectifs d'atténuation du changement climatique et d'adaptation au changement climatique sur le périmètre de l'Epic, des filiales DPEF de RATP Dev et des filiales RATP Solutions Ville et RATP Cap Île-de-France. À noter que le groupe RATP utilise depuis 2023 l'exemption de publication de l'indicateur taxonomie des Opex pour cause de non-matérialité, telle que prévue par le règlement.

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 ci-après.

Le groupe RATP présente au titre de l'exercice 2024 les ratios d'éligibilité et d'alignement suivants sur les deux objectifs climatiques d'atténuation et d'adaptation :

Périmètre	Atténuation du changement climatique				Adaptation au changement climatique	
	Chiffre d'affaires		Capex		Capex	
	Éligible	Aligné	Éligible	Aligné	Éligible	Aligné
Groupe RATP	92 %	43 %	88 %	29 %	86 %	-

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 43 % sur l'objectif d'atténuation du changement climatique. Pour rappel, sauf pour les activités habilitantes, la taxonomie n'appréhende pas l'adaptation au changement climatique en termes de chiffre

d'affaires. Le groupe RATP n'ayant pas d'activité habilitante sur l'objectif d'adaptation au changement climatique, aucun chiffre d'affaires n'est reporté sur cet objectif. La répartition du chiffre d'affaires du Groupe se décline de la façon suivante :

Activités du groupe RATP (en millions d'euros)	Part du chiffre d'affaires éligible		Part du chiffre d'affaires aligné	
	Montant	%	Montant	%
6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	99	1 %	-	-
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	5 831	70 %	2 911	35 %
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	1 752	21 %	664	8 %
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	4	<1 %	1	0 %
Total	7 687	92 %	3 575	43 %
Données N-1	7 192	92 %	3 253	41 %

Part du chiffre d'affaires issue d'activités économiques éligibles et/ou alignées à la taxonomie par objectif environnemental en 2024 :

Objectif environnemental	Part du chiffre d'affaires/ chiffre d'affaires total	
	Éligible	Alignée
CCM	92 %	43 %
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 ; l'adaptation au changement climatique n'est pas appréhendée en termes de chiffre d'affaires ; 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 neuf 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 exigences⁷, soit 562 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 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 39 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'efficacité énergétique des pneumatiques pour les bus électriques. La collecte de données propres à la taxonomie demeure un exercice nouveau pour les filiales de RATP Dev incluses pour la première fois dans le périmètre taxonomie. Un outil de reporting extra-financier mis en place au niveau de RATP Dev permettra de répondre au besoin spécifique de la taxonomie pour l'exercice 2025 et de faciliter la

7. 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.

collecte de la donnée auprès des filiales opérationnelles. 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 2025.

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 lorsqu'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 29 % 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 86 % 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 deuxième année de publication. La RATP a engagé des démarches pour renforcer la résilience de ses activités au changement climatique, notamment via un programme d'adaptation de son patrimoine immobilier aux défis climatiques mais aussi pour ses activités d'exploitation de transport et d'infrastructures associées. Ces travaux en cours font l'objet d'une construction de feuille de route globale pour la RATP dont la formalisation en 2025 devrait permettre de répondre aux exigences de la taxonomie. Ces projets d'envergure visent à adapter les activités du Groupe aux conséquences du dérèglement climatique tout en réduisant leur empreinte carbone et garantissant des conditions de travail optimales.

La répartition des dépenses d'investissement du Groupe se décline de la façon suivante :

Activités du groupe RATP (en millions d'euros)	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	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	786	34 %	656	29 %	755	33 %	-	-
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	1 186	52 %	8	0 %	1 186	52 %	-	-
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	29	1 %	1	0 %	29	1 %	-	-
Total	2 001	88 %	665	29 %	1 970	86 %	-	-
Données N-1 *	2 007	86 %	687	29 %	1 985	85 %	-	-

* Capex 2023 proforma, lié au retraitement des investissements des filiales londonniennes, en application de la norme IFRS 5.

Part des Capex issue d'activités économiques éligibles et/ou alignées à la taxonomie par objectif environnemental en 2024 :

Objectif environnemental	Part des Capex/ total des Capex	
	Éligible	Alignée
CCM	88 %	29 %
CCA	86 %	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 434 bus acquis en 2024.

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 sur la mesure des déchets de chantier et leur valorisation a été lancée au cours de l'année 2023, avec le déploiement prévu en 2025 d'un outil de reporting dédié qui produira des effets visibles lors des phases travaux des nouveaux projets d'investissement. Ainsi pour valoriser cette démarche et enclencher le process de reporting, les flux financiers correspondant à quatre projets pilotes dont les déchets ont été valorisés à plus de 70 % ont été intégrés au calcul des Capex alignés. Il s'agit des centres bus de Lebrun et Saint-Maur, du chantier de renouvellement des traverses bi-bloc de la ligne A du RER et de la construction d'un nouvel atelier de maintenance caténaire à Fontenay-sous-Bois.

L'activité 7.7 d'exploitation de la propriété de l'immobilier alignée correspond aux investissements réalisés en 2024 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.

À noter que les flux d'investissement associés aux biens de reprise et de retour sont intégrés dans le ratio Capex taxonomie. La RATP met en effet en place une démarche environnementale sur l'ensemble de ces actifs dont elle assure la gestion et la maintenance à long terme.

Par ailleurs, les flux d'investissement des projets financés par des *green bonds* en 2019 et 2024 n'ont pas été retraités du total des Capex 2024, ces projets n'étant pas strictement alignés à la taxonomie. Tous ces projets sont éligibles au titre de l'activité 6.15 et en ligne avec les critères substantiels à l'enjeu d'atténuation du changement climatique. En revanche le DNSH Économie circulaire n'est pas respecté.

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 7,9% sur l'exercice fiscal 2024, 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 7,6 milliards d'euros. Dans ces conditions, la dérogation relative à l'exemption de publication du ratio des Opex est applicable en 2024.

La RATP présente ci-après le tableau réglementaire 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 2024 :

Objectif environnemental	Part des Opex/ total des Opex	
	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

Dans une démarche de transformation durable de l'ensemble de ses métiers, le Groupe étend depuis 2023 le périmètre de la taxonomie pour le rapprocher le plus possible de celui de la consolidation financière. L'analyse de l'alignement s'est ainsi portée en 2024 sur l'Epic, les 46 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 sus les autres filiales opérationnelles de RATP Dev qui composent la société.

— Évolution des résultats d'éligibilité et d'alignement

– Atténuation au changement climatique

L'éligibilité et l'alignement du chiffre d'affaires du groupe RATP à la taxonomie sont en hausse par rapport à 2023, s'élevant respectivement à 92,0% et 42,8% en 2024 contre 91,7% et 41,5% en 2023. Cela s'explique par la continuité des activités du Groupe qui sont fortement éligibles à la taxonomie, par l'élargissement du périmètre de reporting ainsi que par l'accélération de la transition énergétique de la flotte de bus en 2024 qui a eu des effets positifs sur l'alignement.

À l'instar du chiffre d'affaires, les Capex éligibles sont en hausse avec 87,6% des investissements éligibles en 2024, contre 86,2% en 2023, en lien avec la bonne dynamique d'activité en 2024. Les Capex alignés diminuent de 0,4 point pour atteindre 29,1% en 2024, en raison d'une baisse temporaire des montants investis dans le matériel roulant ferré, partiellement compensée par l'acquisition des bus électriques. À noter que les Capex 2023 sont proforma pour tenir compte du retraitement des investissements des filiales londoniennes de RATP Dev, en application de la norme IFRS 5.

– Adaptation au changement climatique

En raison du critère de contribution substantielle exigeant (déploiement d'un plan d'adaptation), 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 2024 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 au niveau du Groupe lui permettront de contribuer substantiellement à l'objectif d'adaptation au changement climatique et d'accéder à cette première étape de l'alignement en 2025.

— Analyse des activités du Groupe au regard de l'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'investissements 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 la préservation des ressources et du climat, comme l'atteste la validation de ses engagements par la SBTi.

La prise en compte des nouvelles exigences réglementaires a permis au groupe RATP de nourrir ses réflexions et ses plans d'actions quant à sa contribution à la transition environnementale. C'est dans cette même démarche d'amélioration continue de ses pratiques RSE que le Groupe se met en ordre de marche pour appliquer le prochain reporting extra-financier issu de la directive CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*).

Au-delà de se conformer à la réglementation, le Groupe a l'ambition de s'approprier les fondamentaux de la taxonomie et de la CSRD 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.

Perspectives

Après quatre 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. La RATP a ainsi poursuivi en 2024 ses réflexions sur la résilience de ses activités aux conséquences du dérèglement climatique en formalisant un programme d'adaptation d'envergure de son patrimoine immobilier. Un plan d'adaptation à l'échelle de l'entreprise est par ailleurs en cours de construction et pourra être détaillé lors de la prochaine publication taxonomie au titre de l'exercice 2025. 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) Fortement engagée dans la transition écologique et consciente du levier essentiel que représente l'économie circulaire pour transformer les pratiques, la RATP a également renforcé en 2024 la prise en compte de la préservation des ressources dans la conduite de ses activités. Une étape cruciale a ainsi été franchie cette année sur la mesure de la valorisation des déchets des chantiers du Groupe grâce à la mise en place d'un outil spécifique « *Waste tracker* », qui vise à faciliter leur traçabilité et le reporting. Son expérimentation en 2025 permettra de valider son efficacité et son déploiement prévu en 2026, afin de s'assurer que 70 % des déchets de construction et de démolition issus des nouveaux chantiers de centres bus et d'infrastructures de transport ferroviaire soient valorisés.

2024 a également vu la création d'une plateforme numérique de réemploi de biens professionnels dénommée Quai des ressources. La digitalisation de cette initiative a pour objectif d'augmenter, faciliter et sécuriser les échanges entre les parties prenantes.

- 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 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 apparaît 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'alignement. 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) Afin de déployer une démarche environnementale transparente et vertueuse 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 2024 par l'élargissement du périmètre d'alignement en intégrant 16 nouvelles filiales de RATP Dev. Par ailleurs, les efforts ont été concentrés en 2024 sur l'industrialisation du reporting taxonomie qui a été intégré au process de reporting financier, dans une logique de pilotage de la performance globale. La collecte des données spécifiques à la taxonomie demeure un exercice complexe pour les opérationnels qu'il convient de fluidifier. Cette réflexion est intégrée plus globalement à celle du reporting extra-financier revu dans le cadre de la directive CSRD.

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 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 d'alignement à l'atténuation du changement climatique et 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 et son analyse 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.

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 * (à titre indicatif)	Activité telle que décrite dans l'acte délégué et ses annexes **	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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Exploitation de transport urbain et suburbain : • métro • bus • RER • tramway • câble

* Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne.

** 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.

Codes Nace* (à titre indicatif)	Activité telle que décrite dans l'acte délégué et ses annexes**	Objectif environnemental	Définition de l'activité visée par la taxonomie	Activités du groupe RATP correspondantes
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	<p>La construction, la modernisation, la maintenance et l'exploitation d'infrastructures nécessaires à l'exploitation de transports routiers dont les émissions de CO₂ à l'échappement sont nulles, ainsi que des infrastructures destinées au transbordement et des infrastructures nécessaires à l'exploitation des transports urbains.</p> <p>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.</p>	<p>Gestion d'infrastructures :</p> <ul style="list-style-type: none"> • gares ferroviaires • voies ferrées • centres bus • gares routières
L68	7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	Atténuation Adaptation	Achat d'immobilier et exercice de la propriété de cet immobilier	<p>Exercice de la propriété d'immobilier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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)

* Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne.

** 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* (à titre indicatif)	Activité telle que décrite dans l'acte délégué et ses annexes**	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
C27, C28.22 et C28.23	5.2 Vente de pièces détachées	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
C27, C28.22 et C28.23	5.4 Ventes de biens d'occasion	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 remanufacturation.	Vente de matériel de transport en vue du réemploi
N77.11 et N77.21	6.4 Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologique	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'utilisateur, 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 Services 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)

* Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne.

** 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 d'adaptation 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 2024, 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.

À noter que 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 2024, la mise en œuvre de ces solutions n'a été réalisée par aucune activité du Groupe entraînant 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 CO₂ 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 CO₂ à l'échappement. Les bus et cars électriques respectent également ce critère et sont au nombre de 1048 pour l'Epic, 117 pour les filiales de RATP Dev et 20 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 depuis 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 les risques climatiques physiques pouvant impacter son activité d'exploitation. Ces risques comportent les vagues de chaleur, tempêtes, fortes précipitations et les inondations. Leur analyse 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.

20 filiales de RATP Dev 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 2024.

À noter que des travaux similaires ont été conduits sur RATP Cap Île-de-France, ce qui n'a pas permis d'identifier de filiale 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. La RATP n'a pas la gestion des batteries, la reprise étant prévue par les contrats d'achat 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 recueillis grâce à une matrice de collecte qui a permis, au cas par cas, 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.

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 2024, le marché des pneumatiques a été signé en décembre 2021, la date de référence pour la consultation de la base EPREL a été fixée au 1^{er} janvier 2023. 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 réglementaires en matière de bruit de roulement externe et d'efficacité en carburant. Ainsi, 534 bus électriques sont alignés. Les références de pneumatiques utilisées par trois filiales de RATP Dev sont conformes au DNSH Pollution. Trois 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

requis 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 2025 de mesurer la valorisation des déchets de construction et de démolition des nouveaux chantiers. Dans le cadre de ce projet, il a été démontré que 70 % des déchets ont été valorisés au sein de quatre chantiers pilote en 2024 : les centres bus Lebrun et Saint-Maur, le renouvellement des traverses bi-bloc du RER Ligne A et de la construction d'un nouvel atelier de maintenance caténaire à Fontenay-sous-Bois. Les flux financiers associés ont été inclus dans les chiffres d'affaires et 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 de RDS et de 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 partenariat avec l'École des Ponts et Chaussée, des travaux d'identification et d'évaluation des risques et de leur vulnérabilité ont été menés sur le patrimoine de la RATP. Un plan d'adaptation d'envergure qui se fonde notamment sur ces résultats permet de valider le DNSH. Son objectif est de diminuer l'exposition et la vulnérabilité du patrimoine immobilier face aux conséquences du changement climatique.

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 liés aux émissions directes de CO₂ nulles à l'échappement retenus par la réglementation.

— 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 2024.

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 de 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 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.

Tableau réglementaire obligatoire relatif à l'énergie nucléaire et au gaz fossile

Activités liées à l'énergie nucléaire		
1.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de recherche, de développement, de démonstration et de déploiement d'installations innovantes de production d'électricité à partir de processus nucléaires avec un minimum de déchets issus du cycle du combustible.	Non
2.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction et d'exploitation sûre de nouvelles installations nucléaires de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, y compris leurs mises à niveau de sûreté, utilisant les meilleures technologies disponibles.	Non
3.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités d'exploitation sûre d'installations nucléaires existantes de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, à partir d'énergie nucléaire, y compris leurs mises à niveau de sûreté.	Non
Activités liées au gaz fossile		
4.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction ou d'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non
5.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état et d'exploitation d'installations de production combinée de chaleur/froid et d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non
6.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état ou d'exploitation d'installations de production de chaleur qui produisent de la chaleur/du froid à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non

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 2023. Le périmètre d'alignement couvre ainsi l'Epic, les 46 filiales de RATP Dev entrant dans le périmètre de reporting de la DPEF, RATP RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Ville. Le périmètre d'éligibilité intègre en sus les autres filiales opérationnelles de RATP Dev qui composent la société.
- 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 2024.

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, divisé par le chiffre d'affaires net consolidé total du groupe RATP sur l'exercice 2024.

— Méthode de calcul

Au dénominateur

Le dénominateur du chiffre d'affaires correspond au chiffre d'affaires net consolidé du Groupe sur l'exercice 2024, 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. Le chiffre d'affaires des établissements « sûreté » a également été exclus ;

Les chiffres d'affaires spécifiques aux activités de gestion d'infrastructures 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, un travail plus fin a dû être conduit au niveau des départements pour identifier les rémunérations propres à chaque activité. Ainsi, une clé d'allocation a été déterminée en fonction des activités des départements et des charges.

2. Pour RATP Dev et RATP Cap Île-de-France

L'analyse de l'éligibilité de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France au numérateur a porté sur l'ensemble de leurs filiales opérationnelles. Un travail d'identification des recettes éligibles a été réalisé avec l'exclusion des revenus de publicité, refacturation de coûts de développement, prestations intellectuelles hors transport, frais de management, revente d'énergie, chiffre d'affaires rétroactif et autres recettes annexes.

Chaque filiale a été analysée au regard de son activité principale, dont le chiffre d'affaires restant a été alloué aux activités taxonomie 6.1 (Transport ferroviaire interurbain de voyageurs) ou 6.3 (Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs).

3. 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...*), 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.

Les chiffres d'affaires générés par la centrale de mobilité et RATP Real Estate ont ainsi été valorisés 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 534 bus électriques alignés en utilisant le ratio du nombre de bus alignés sur le total du parc des bus ;
- 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 éligibles des neuf 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, pour le compte de l'Epic.

Tableau réglementaire

Exercice 2024 - K€				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	2910793	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	663836	8 %	Oui	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	6 %	H	
Acquisition et propriété de bâtiments	CCM 7.7	567	0 %	Oui	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	0 %		
Chiffre d'affaires des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxonomie) (A.1.)		3575196	43 %	43 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	41 %		
Dont habitantes		663836	8 %	8 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	6 %	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	98844	1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1 %		
Exploitation de transports publics	CCM 6.3	2920406	35 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								36 %		
Infrastructures de transports publics	CCM 6.15	1088530	13 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								14 %		
Acquisition et propriété de bâtiments	CCM 7.7	3766	0 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0 %		
Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxonomie) (A.2.)		4111546	49 %	49 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								50 %		
A. Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie (A.1. + A.2.)		7686742	92 %	92 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								92 %		
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
Chiffre d'affaires des activités non éligibles à la taxonomie		669680	8 %																
TOTAL (A. + B.)		8356422	100 %																

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 2024.

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 2024.

À noter que les flux d'investissement associés aux biens de reprise et de retour sont intégrés dans le ratio Capex taxonomie.

Par ailleurs, 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 2024, 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 2024.

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 continuité de 2023 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 2024 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 et RATP Cap Île-de-France

Les 20 filiales de RATP Dev qui ont mis en place un plan d'adaptation sont éligibles au titre de l'adaptation. En revanche, aucune filiale de RATP Cap Île-de-France n'a mis en œuvre de plan d'adaptation en 2024 et donc n'est éligible au titre de l'adaptation. La méthode ci-dessous d'identification des dépenses éligibles concerne donc les deux objectifs climatiques pour RATP Dev et l'objectif d'atténuation pour RATP Cap Île-de-France.

- 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 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 rou-

tiers de voyageurs : maintien des Capex éligibles liés au métro, RER et tramway en totalité, et aux 405 bus électriques acquis en 2024 ;

- 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 des centres bus de Lebrun et Saint-Maur, du chantier de renouvellement des traverses bi-bloc de la ligne A du RER et de la construction d'un nouvel atelier de maintenance caténaire à Fontenay-sous-Bois 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, neuf 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 2024.

4. Pour RATP Solutions Ville

Le montant des dépenses d'investissement des 14 bâtiments alignés sous mandat de gestion RATP Real Estate a été valorisé au titre de l'Epic.

Tableau réglementaire

Exercice 2024 - K€				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	656 044	29%	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	7 871	0%	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	667	0%	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.)		664 583	29%	29%	0%	0%	0%	0%	0%	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	31%		
Dont habilitantes		7 871	0%	0%	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	27	0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0%		
Exploitation de transports publics	CCM 6.3	129 632	6%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								8%		
Infrastructures de transports publics	CCM 6.15	1 178 206	52%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								48%		
Acquisition et propriété de bâtiments	CCM 7.7	28 627	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.)		1 336 492	58%	58%	85%	0%	0%	0%	0%								57%		
A. Capex des activités éligibles à la taxonomie (A.1 + A.2)		2 001 075	88%	88%	85%	0%	0%	0%	0%								88%		
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																			
Capex des activités non éligibles à la taxonomie		284 192	12%																
TOTAL (A. + B.)		2 285 267	100%																

Dépenses d'exploitation (Opex)

— Présentation de l'indicateur

La réglementation permet le recours à l'exemption de publication des Opex Taxonomie s'ils sont identifiés comme non matériels, c'est-à-dire en deçà 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 dits « dénominateur ».

Dénominateur : les Opex totaux du Groupe ont été identifiés en lecture directe sur le compte de résultat consolidé du Groupe 2024 et s'élèvent à 7,6 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 2024 et s'élèvent à 598 millions d'euros.

La matérialité calculée étant de 7,9%, en deçà 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 en 2024.

Tableau réglementaire

Exercice 2024 - K€				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 Oex alignée sur la taxonomie (A.1.) ou éligibles 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)																				
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											0%
Dont habilitantes																				
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											0%
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											0%
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																				
Opex des activités non éligibles à la taxonomie		598 155	100%																	
TOTAL (A. + B.)		598 155	100%																	

Tableau d'indicateurs

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

	2022	2023	2024
Axe 1.1 – Offrir une mobilité multimodale, accessible et sûre			
Accidentalité des réseaux ferrés (nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux) - RATP / RATP Dev (France)	9,95	13	10,7
Accidentalité du réseau bus (nombre d'accidents annuels pour 100 000 kilomètres) - RATP	4,83	6,9	6,6
Temps moyen de présence journalière du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) sur les réseaux (heures/équipe/jour) - RATP	529	558	652
Taux de satisfaction des voyageurs (source : enquête de perception Île-de-France Mobilités) (%) - RATP	87	86	87
Taux de gares RER accessibles aux usagers en fauteuil roulant (UFR) en Île-de-France - RATP	100	100	100
Taux de lignes de bus accessibles aux UFR en Île-de-France - RATP	89	86	88
Taux de disponibilité des escaliers mécaniques et trottoirs roulants (toutes les lignes métro/RER A et B) - RATP	99,5	98,6	98,9
Taux de disponibilité des ascenseurs (toutes les lignes métro/RER A et B) - RATP	99,5	99,3	99,5
Taux de lignes métro et RER certifiées CAP handéo Services de mobilité - RATP	100	100	100
Axe 1.2 – Agir en faveur de la santé environnementale			
Taux de particules dans les stations souterraines du réseau Squalés (concentration moyenne de particules PM10 en µg/m3) - RATP	91	82	79
Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibrations - RATP / RATP Solutions Ville	547	483	421
Nombre de mesures CEM (champs électromagnétiques) réalisées dans l'année - RATP	565	530	450
Axe 1.3 – Contribuer à l'amélioration du cadre de vie et à la résilience des villes face au changement climatique			
Nombre de logements privés construits (en cumul) - RATP Solutions Ville	348	348	772
Nombre de logements sociaux construits (en cumul) - RATP Solutions Ville	873	1 181	1 291
Surfaces végétalisées (en cumul, ha) - RATP Solutions Ville	2,55	3,1	3,4

Orientation 2 : accélérer la transition écologique de nos activités

	2022	2023	2024
Axe 2.1 – Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone			
Émissions totales de GES associées aux consommations d'énergie (tonnes de CO ₂ équivalent) - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	680 373	602 398	601 344
Nombre de voyageur.kilomètre (par milliers) - RATP	15 408 496	16 183 836	17 779 890
Emissions de gaz à effet de serre par voyageur.kilomètre (gCO ₂ e/voy.km) - RATP	19	17	16
Réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux consommations d'énergie, par rapport à 2019 (%) - RATP	- 25	- 30	- 29
Emissions de GES scopes 1, 2 et 3 (tonnes de CO ₂ équivalent) - RATP	890 000	890 000	890 000
Émissions de GES des bâtiments et des véhicules auxiliaires (tonnes de CO ₂ équivalent) - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	114 492	86 671	137 276
Émissions de GES de la traction (tonnes de CO ₂ équivalent) - RATP / RATP Dev	565 881	515 480	464 067
Axe 2.2 – Préserver les ressources et la biodiversité			
Consommation totale d'eau rattachée à un réseau public (m3) - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville (RRE)	1 201 405	1 095 354	985 317
Consommation d'énergie pour la traction bus (GWh) - RATP	801	840	898
Consommation d'énergie pour la traction ferroviaire (GWh) - RATP	953	936	1 018
Consommation d'énergie des bâtiments et véhicules auxiliaires (GWh) - RATP	588	567	578
Pourcentage de consommation d'énergie pour la traction bus (%) - RATP	34	36	36
Pourcentage de consommation d'énergie pour la traction ferroviaire (%) - RATP	41	40	41
Pourcentage de consommation d'énergie des bâtiments et véhicules auxiliaires (%) - RATP	25	24	23
Consommation totale d'énergie tout usage et tout type d'énergie (GWh) - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	3 359	3 319	3 476
Consommation totale d'énergie pour la traction (GWh) (tous modes confondus) - RATP / RATP Dev	2 643	2 665	2 685
Nombre de sites industriels certifiés ISO 14001 - RATP	92	90	89
Nombre de sites industriels - RATP	92	90	91
Taux de sites industriels certifiés ISO 14001 (%) - RATP	100	100	98
Nombre de mises en demeure ICPE en cours (dont celles traitées par la RATP) au 31 décembre - RATP / RATP Dev	NC	3	4
Nombre de nouvelles mises en demeure ICPE reçues au cours de l'année - RATP / RATP Dev	NC	1	2
Quantité totale de déchets (tonnes) - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	35 119	37 908	46 896
Quantité totale de déchets dangereux (hors chantier et déchets voyageurs) (tonnes) - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	5 352	7 859	8 708
Quantité totale de déchets non dangereux (hors chantier et déchets voyageurs) (tonnes) - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	29 772	30 049	38 188
Quantité totale de déchets valorisés (tonnes) - RATP / RATP Solutions Ville	32 900	29 704	38 379
Quantité de déchets valorisés pour le réemploi (tonnes) - RATP / RATP Solutions Ville	3 429	2 995	3 747
Quantité de déchets valorisés pour la valorisation matière (tonnes) - RATP / RATP Solutions Ville	24 321	22 679	27 161
Quantité de déchets valorisés pour la valorisation énergétique (tonnes) - RATP / RATP Solutions Ville	4 912	3 807	7 300
Quantité de déchets valorisés pour la valorisation organique (tonnes) - RATP / RATP Solutions Ville	238	223	171

	2022	2023	2024
Quantité de déchets valorisés selon d'autres modes de valorisation (tonnes) - RATP / RATP Solutions Ville	80	178	354
Part de déchets valorisés (%) - RATP / RATP Solutions Ville	94	99	99
Quantité de ballast (hors chantier) (tonnes) - RATP	10 521	5 199	10 603

Orientation 3 : affirmer notre responsabilité sociale et sociétale

	2022	2023	2024
Axe 3.1 – Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés			
Taux de conflictualité - RATP	2,34	3,2	2,2
Taux de féminisation dans l'effectif total (%) - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	19,40	21	22
Taux de féminisation de l'encadrement (%) - RATP	28,80	28,90	29,03
Taux de féminisation des cadres de direction (%) - RATP / RATP Dev	NC	35	36
Taux de féminisation du recrutement (%) - RATP	25	19,3	23,1
Nombre total de salariés en situation de handicap - RATP / RATP Dev	2 183	2 337	2 668
Nombres d'heures de formation dispensées aux salariés dans l'année - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	1 856 448	2 684 019	2 523 282
Part réalisée du plan de formation (%) - RATP	96	107	92
Part de la masse salariale consacrée à former les salariés (%) - RATP	5,6	6	6
Taux d'alternants dans l'effectif (%) - RATP	3,8	5	6
Progression moyenne des salaires (%) - RATP	2,1	6	4
Effectif total - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	65 420	60 828	63 566
Nombre d'embauches - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	8 317	9 388	10 141
Nombre de départs - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	8 118	7 116	8 396
Taux de promotion au regard de la catégorie de départ (%) - RATP	9	10	8
Taux de turn-over (%) - RATP	6,8	10	8
Taux de mobilité opérateur (%) - RATP	11	11	7
Taux de mobilité encadrement (%) - RATP	13	12	13
Taux de mobilité (%) - RATP	11	11	9
Nombre de salariés en instance de reclassement suite à décision d'invalidité définitive - RATP	175	230	239
Nombre d'accident du travail avec arrêt - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	NC	2 255	2 240
Taux de fréquence des accidents du travail - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	28,6	27,2	24,3
Nombre de journées perdues à la suite d'accidents du travail - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	NC	308 930	291 498
Taux de gravité des accidents du travail - RATP / RATP Dev / RATP Solutions Ville	3,4	3,7	3,2
Taux d'absentéisme (hors accident de trajet) - RATP / RATP Dev	NC	8,1	7,5
Axe 3.2 – Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires			
Montant des achats solidaires (en millions d'euros) - RATP	3,5	4	4,4
Nombre de bénéficiaires des heures d'insertion - RATP	585	468	650
Nombre d'heures d'insertion réalisées - RATP	362 500	320 000	338 500
Part du montant des dépenses de l'entreprise représentée par les PME (%) - RATP	15	17	18
Nombre moyen de personnes sans abri sur le réseau lors de la fermeture des stations - RATP	138	149	191

	2022	2023	2024
Nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets de la Fondation - Groupe	209 000	209 651	150 959
Nombre de projets soutenus par la Fondation Groupe RATP - Groupe	79	49	49
Axe 3.3 – S’assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur			
Nombre de signalements et d’alertes éthiques - Groupe (hors RATP Dev)	43	52	51
Nombre d’audits sociaux réalisés dans l’année - RATP	1	-	5
Nombre d’audits sociaux réalisés dans l’année (autobus) - RATP	-	-	5
Nombre d’audits sociaux réalisés dans l’année (secteur habillement) - RATP	1	-	-
Nombre total d’audits depuis 2000 - RATP	163	163	168
Nombre total de sites audités refusés depuis 2000 - RATP	10	10	10
Nombre de fournisseurs de la RATP - RATP	5 269	6 097	6 195
Part des fournisseurs en France (%) - RATP	96	96	96
Taux de personnel exposé et formé au risque de corruption (%) - RATP	97	97	69
Nombre de notifications adressées à la CNIL en cas de violations de données à caractère personnel - Groupe	1	4	5

Note méthodologique relative au reporting extra-financier - Exercice 2024

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 ;
- 2) 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 ;
- 3) 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 1^{er} 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 96 % du chiffre d'affaires consolidé au 31 décembre 2024. 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 Cap Île-de-France ;
- la partie quantitative: RATP (Epic), 46 filiales de RATP Dev et RATP Solutions Ville.

Certains indicateurs ont des périmètres spécifiques tels que :

- le nombre de logements privés et sociaux construits: il concerne uniquement RATP Solutions Ville ;
- les surfaces végétalisées (en cumul, m²) : concerne uniquement RATP Solutions Ville ;
- le nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets, et nombre de projets soutenus de la Fondation : il concerne l'ensemble du groupe RATP, 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 l'ensemble du groupe RATP, c'est-à-dire la RATP et toutes ses filiales.

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 2024. Les informations extra-financières sont reportées sur l'année calendaire pleine, soit la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024 (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.

Spécificité 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 a été révisée en 2024 afin de prendre en compte les motifs suivants : maladie ordinaire, maladie de longue durée, maladie non indemnisée, accident du travail et agressions, rapporté au nombre d'heures travaillées sur l'année. Ce taux prend en compte toutes les absences, qu'elles soient de courte ou de longue durée, et qu'elles soient liées ou non à des conditions professionnelles. Le calcul utilise les jours calendaires (tous les jours de l'année, y compris les week-ends et jours fériés) afin d'intégrer les jours de repos prévus au roulement.
- 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'arrêt 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 ne reportent pas ces données en raison des contraintes réglementaires locales et sont exclues du périmètre de reporting.

L'environnement

- Les informations environnementales, basées sur des relevés de compteurs ou des factures, n'incluent pas les données indisponibles à la date d'édition du rapport de gestion, c'est le cas notamment des consommations d'eau, d'énergie et les émissions de GES. Ainsi, la donnée de consommation d'eau pour l'année 2024 présentée dans la DPEF est partielle pour le périmètre Epic, puisque certaines factures et avoirs du dernier trimestre n'ont pas encore été reçus et feront l'objet d'une correction post-publication. La consommation d'eau de l'EPIC pour l'année 2023 a été révisée par rapport à la donnée indiquée dans la DPEF 2023, passant de 820 262 m³ à 815 974 m³ afin de tenir compte des ajustements de facturation.
- L'indicateur « Réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux consommations d'énergie, par rapport à 2019 (%) » a été recalculé pour les années 2022 à 2023 en prenant en compte la nouvelle année de référence 2019.
- 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 stations souterraines du réseau Squales (concentration moyenne de particules PM₁₀ en µg/m³) », il est à noter que ces 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. Les mesures réalisées portent sur la température, l'humidité relative, le dioxyde de carbone (indicateur du renouvellement de l'air), les oxydes d'azote (polluants gazeux résultant de la combustion) et les particules (PM₁₀ et PM_{2,5} respectivement les particules dont le diamètre est inférieur à 10 et 2,5 µm).
- 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 « Surfaces végétalisées (en cumul, m²) » ne prend en compte que les surfaces des projets livrés, et uniquement les projets réalisés pour l'Epic et RATP Real Estate. Il intègre les surfaces végétalisées au sol (parc, jardin)-les toitures végétalisées, les façades végétalisées, les surfaces dédiées à l'agriculture urbaine, pour la culture de plantes ou la production alimentaire. Sont exclues les surfaces pavées drainantes et les joints enherbés.

La sécurité ferroviaire

- L'indicateur « Accidentalité des réseaux ferrés métro (yc ligne Orlyval), RER et tramway » 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.

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 malaises ou voyageurs malades. Les lignes de bus affrétées par la RATP sont exclues de l'indicateur.

Les alertes éthiques

L'indicateur « Nombre de signalements et d'alertes éthiques » est calculé en additionnant le nombre total des alertes recueillies dans le dispositif RATP et des filiales, en dehors de RATP Dev qui dispose de son propre dispositif. 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). Ils peuvent concerner des actes ou situations délictueux ou criminels, des menaces ou préjudices graves pour l'intérêt général ou des violations graves et manifestes de la loi, d'un règlement, d'un acte unilatéral d'une organisation internationale ou d'un engagement international.

Table de correspondance

Thème de la déclaration de performance extra-financière	Pages	ISO 26000	Principes du pacte	ODD
			Mondial de l'ONU	
Parties prenantes du Groupe	12/13	5.3.3/6.8.3	#1-10	17
Nos enjeux RSE	54	5.3.3/6.8.3	#1-10	17
Politique RSE du Groupe	52	6.2	#1-10	16/17
Gouvernance	52	6.2	#1-10	16/17
1 - Être un acteur majeur de la mobilité et de la ville durable				
1.1 Offrir une mobilité multimodale, accessible et sûre	29	6.5/6.16.8	#1 #9	1/3/8/9/10/11/16/17
Incarner la mobilité durable et la ville intelligente au service des voyageurs	59	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	62	6.7.2	#1#8#9	8/10/17
La sécurité, une priorité absolue	65	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	70	6.5	#7	3/11
Améliorer la qualité de l'air dans les espaces ferroviaires souterrains : une priorité, un engagement, des solutions	70	6.5.3	#7	3/11
Réduire les nuisances sonores et vibratoires	73	6.5.3	#7	3/11
Maîtriser l'exposition aux ondes électromagnétiques	75	6.7.4	#1 #2	3
1.3 Contribuer à l'amélioration du cadre de vie et à la résilience des villes au changement climatique	75	6.5	#1 À #10	11
L'innovation au service de la ville durable	75	6.5.2	#9	9
La valorisation immobilière au service de la mixité urbaine	77	6.8	#8	11
L'adaptation au changement climatique	78	6.5.5	#7	11
2 - Accélérer la transition écologique de nos activités				
2.1 Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone	80	6.5/6.7	#7 #8 #9	1/13
Agir pour le climat	80	6.5.5	#7 #8 #9	7/13
2.2 Préserver les ressources et la biodiversité	85	6.5/6.7	#7 #8 #9	6/19/11/12/14/15
Maîtriser les risques environnementaux et promouvoir l'amélioration continue	85	6.5.3	#7	7/13
Un plan de performance énergétique renforcé par le plan de sobriété énergétique	86	6.5.4	#8 #9 #11	12
Économiser et récupérer l'eau	88	6.5.4/6.5.5/6.7.5	#7 #8 #9	6/9/12/13
Préserver les ressources et gérer les déchets de manière responsable	89	6.5.4/6.5.5/6.7.5	#7 #8 #9	6/9/12/13
Favoriser l'écologie industrielle et territoriale	91	6.5.2/6.5.3	#8 #9	9/11/12
Favoriser la biodiversité en ville	91	6.5.6	#8	11/14/15
2.3 Déployer l'écoconception dans toutes nos activités	93	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	94	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	94	6.4.4/6.4.6	#1 #2 #6	3/8
Lutter contre l'absentéisme	96	6.4.4/6.4.6	#1 #2 #6	3/8

Thème de la déclaration de performance extra-financière	Pages	ISO 26000	Principes du pacte	ODD
			Mondial de l'ONU	
Anticiper les besoins en compétences, piloter les ressources et développer les parcours	97	6.4	#6	4
Faire de la diversité un facteur de réussite	100	6.4.4/6.4.7	#1 #2 #4 #5	1/3/4/5/8/10
		6.3.7/6.3.10	#6	
Favoriser un dialogue social harmonisé et de proximité	102	6.4.4/6.4.5	#3	3/17
3.2 Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité des territoires	102	6.8		1/4/8/10
Favoriser l'insertion sociale et professionnelle	103	6.8.3	#1 À #10	1/8
Favoriser l'action territoriale	103	6.8.3	#1 À #10	1/8
Les achats, un levier pour l'emploi des publics les plus fragiles	104	6.8.3	#1 À #10	1/8
Des pratiques d'achat en faveur des PME	105	6.8.3	#1 À #10	1/8
Lutter contre la grande exclusion	105	6.8.3	#1 #2	1/8
Une fondation au service des territoires	105	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	107	6.6/6.7	#1 À #10	10/11/12/16
Un dispositif de signalement et d'alerte renforcé sous la supervision de la délégation générale à l'éthique et à la conformité	107	6.6.3	#1 À 10	16
Lutter contre les discriminations	107	6.3.7	#6	5
Respect du principe de laïcité et de la neutralité	108	6.3.9		16
Evasion fiscale	108	6.6.3		10
Programme de compliance : pour une vigilance accrue dans la conduite des affaires	109	6.6.3	#1 À #10	16
Gestion des données à caractère personnel	109	6.6.3	#1 À #10	16
Risques et vigilance dans la chaîne d'approvisionnement	110	6.6.6/6.7.3	#1 À #10	8/10/11/12
La lutte contre le travail illégal	111	6.3.10	#1 #2 #4 #5	8

Rapport de l'organisme tiers indépendant (tierce partie) sur la déclaration consolidée de performance extra-financière figurant dans le rapport de gestion

Exercice clos le 31 décembre 2024

Epic RATP

Établissement public local à caractère industriel ou commercial au capital de 684 067 063 €

Siège social : 54, quai de la Rapée 75012 Paris

RCS 775 663 438

Au conseil d'administration,

En notre qualité d'organisme tiers indépendant, membre du réseau Forvis Mazars, commissaire aux comptes de société Epic RATP, accrédité par le Cofrac Validation/Vérification 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 2024, 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 œuvre, 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 2024 et février 2025 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 2ème 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'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 ;
- 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 30,4 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.

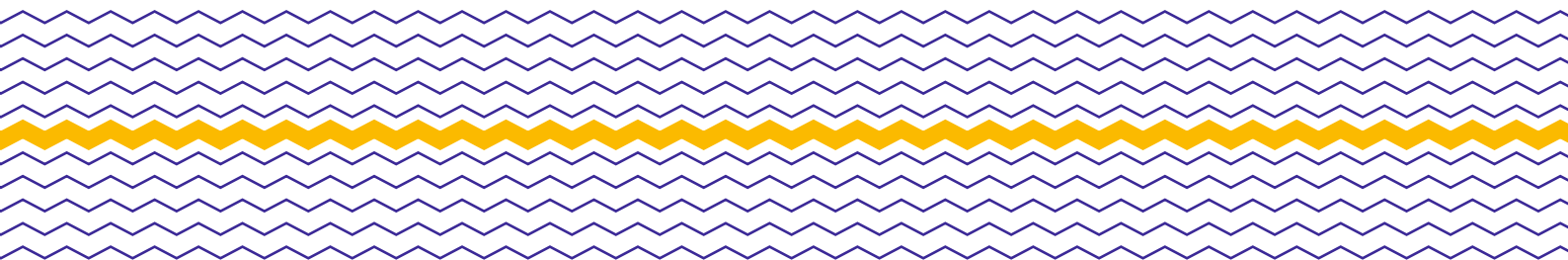
L'organisme tiers indépendant,
Forvis Mazars SAS
Paris La Défense, le 14 mars 2025

Erwan Candeau
Associé

Edwige Rey
Associée RSE &
Développement Durable

Annexe 1 : Informations revues en tests de détail

- Taux de particules dans les stations souterraines du réseau Squales ;
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre associées aux consommations d'énergie, par rapport à 2019 (%);
- Consommation totale d'énergie tout usage et tout type d'énergie (GWh);
- Taux de sites industriels certifiés ISO 14001 (%);
- Consommation totale d'eau rattachée à un réseau public (m³);
- Part de déchets valorisés (%);
- Taux de conflictualité ;
- Taux de féminisation dans l'effectif total ;
- Taux de gravité des accidents du travail ;
- Nombre de signalements et d'alertes éthiques ;
- Montant des achats solidaires (en millions d'euros);
- Taux de lignes de bus accessibles aux UFR en Île-de-France ;
- Nombre de mesures CEM (champs électromagnétiques) réalisées dans l'année ;
- Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibrations ;
- Taux d'absentéisme ;
- Surface végétalisées (en cumul, m²);
- Accidentalité des réseaux ferrés (nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux);
- Accidentalité du réseau bus (nombre d'accidents annuels pour 100 000 kilomètres);
- Taux de personnel exposé et formé au risque de corruption au 31/12 ;
- Nombre de notifications adressées à la CNIL en cas de violations de données à caractère personnel ;
- Nombres d'heures de formation dispensées aux salariés dans l'année.



RAPPORT DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE 2024



Structure et composition de la gouvernance

Page 158

Fonctionnement des organes de gouvernance

Page 163

Politique de diversité

Page 164

Principales caractéristiques des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques dans le cadre du processus d'établissement de l'information financière

Page 165

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. Les informations contenues dans ce rapport sont définies aux articles L. 225-37-4 et L. 22-10-10 du même code.

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 relatif au 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 Middlednext) s'appliquant principalement 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 Middlednext s'adresse plutôt aux petites et moyennes entreprises cotées¹.

A. Structure et composition de la gouvernance

1. Le conseil d'administration

1.1 - Évolution de la composition du conseil

Le conseil d'administration de la RATP se compose de 15 membres en application de l'article 2 du décret n° 2022-251 du 24 février 2022 relatif au statut de la RATP. Conformément à ce que prévoit l'article 17 du même décret, les dispositions relatives à cette composition sont entrées en vigueur lors du renouvellement du conseil d'administration intervenu le 23 juillet 2024. Jusqu'alors, le conseil était constitué de 27 membres.

La réduction du nombre de membres du conseil d'administration à laquelle il a été procédé par décret répondait à la volonté de rapprocher le cadre de gouvernance en vigueur à la RATP des pratiques de place et de standards en vigueur dans des entreprises comparables.

Conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, les 15 membres du conseil sont répartis en nombre égal entre trois collèges constitués respectivement de représentants de l'État, de personnalités qualifiées et de représentants des salariés. Cette composition est fixée précisément comme suit :

- 1° Cinq représentants de l'État :
 - a) quatre nommés par décret pris sur le rapport conjoint du ministre chargé des Transports et du ministre chargé de l'Économie ;
 - b) un nommé par décret pris sur le rapport du ministre de l'Intérieur ;
- 2° Quatre personnalités nommées par décret pris sur le rapport conjoint du ministre chargé des Transports et du ministre chargé de l'Économie :
 - a) trois personnalités choisies en fonction de leurs compétences dans le domaine des transports ou des politiques de déplacement ou issues des milieux socio-économiques ;
 - b) un représentant des clients des transports collectifs ;
- 3° Un élu d'une commune ou d'un groupement de communes

concernés par l'activité de la Régie ou de ses filiales, nommé par décret pris sur le rapport conjoint du ministre chargé des Transports et du ministre chargé des Collectivités territoriales ;

- 4° Cinq représentants des salariés élus dans les conditions prévues au chapitre II du titre II de la loi du 26 juillet 1983 susvisée.

Le directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités au ministère chargé des Transports, ou son représentant, siège avec voix consultative au conseil d'administration, en qualité de commissaire du gouvernement.

Siège également avec voix consultative le chef de la mission de contrôle économique et financier des transports ou son représentant.

1.2 - Compétences du conseil

Le conseil d'administration traite des décisions les plus structurantes pour l'entreprise, notamment le plan d'entreprise, le budget et les comptes, 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, les principaux projets d'infrastructures, les marchés, ou encore les décisions les plus significatives concernant les filiales.

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 ;

1. Source : ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance : <https://www.economie.gouv.fr/facileco/gouvernement-ou-gouvernance-dentreprise>

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°.

À cet égard, la mise en place d'un conseil d'administration resserré s'est accompagnée d'une révision du règlement intérieur, par l'effet une délibération du 5 juillet 2024, en vertu de laquelle, pour recentrer les travaux du conseil sur les dossiers les plus stratégiques, les seuils de délégation autorisés ont été rehaussés.

À ce titre, le règlement intérieur prévoit notamment que :

- en matière d'approbation de marchés, le conseil est compétent pour les marchés supérieurs à 90 millions d'euros HT ;
- en matière d'approbation d'avant-projets d'investissements, le conseil est compétent pour les avant-projets supérieurs à 100 millions d'euros HT ;
- en matière d'acquisition et d'aliénation de tous biens immobiliers, le conseil est compétent pour les dossiers supérieurs à 10 millions d'euros HT.

Par ailleurs, la révision du règlement intérieur à laquelle il a été procédé s'est attachée à mettre le conseil en mesure de connaître de manière plus étroite des décisions prises par les filiales du Groupe. À ce titre, le règlement intérieur révisé renforce l'information du conseil d'administration sur leurs activités et élargit ses prérogatives quant aux décisions les plus structurantes qu'elles sont amenées à prendre.

Il prévoit ainsi que le président-directeur général rend compte au conseil d'administration, à chaque séance, des événements importants intervenus dans la gestion et le développement des principales filiales du Groupe, le cas échéant avec le concours de leurs directeurs.

Les principales filiales du Groupe s'entendent de celles dans lesquelles la RATP détient, directement ou indirectement, une participation d'au moins 30 millions d'euros, ainsi que des filiales et sous-filiales qu'elles détiennent ou contrôlent elles-mêmes ; elles incluent en particulier RATP Développement, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems, ainsi que leurs propres filiales et sous-filiales. Le conseil d'administration est tenu informé de l'état de la gouvernance des principales filiales et de ses évolutions éventuelles.

Le conseil d'administration approuve les décisions relatives à la prise, l'extension ou la cession de participations financières par la RATP d'un montant nominal supérieur ou égal à 15 millions d'euros.

Le conseil d'administration approuve 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 au président-directeur général de rendre compte au conseil de son utilisation. Toute garantie venant en dépassement de l'enve-

loppe annuelle de 50 millions d'euros est soumise au conseil.

Le conseil d'administration de la RATP débat chaque année de la stratégie commerciale et du programme prévisionnel de réponse aux appels d'offres des principales filiales du Groupe, sur la base, pour chacune d'entre elles, d'un bilan de l'année écoulée.

Le conseil d'administration rend un avis simple sur les plans stratégiques et financiers des principales filiales du Groupe, à chaque fois qu'ils font l'objet d'une actualisation et, en toute hypothèse, au moins une année sur deux.

Le conseil donne également un avis simple sur :

- 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 ;
- préalablement à sa soumission, toute réponse à un appel d'offres soumise par une filiale du groupe RATP, pour un contrat dont le chiffre d'affaires prévisionnel dépasse 120 millions d'euros hors taxes en moyenne annuelle. Dans le cas de réponses à des procédures de mise en concurrence engagées par une même autorité organisatrice ou un même donneur d'ordre, portant sur différents lots et visant des contrats dont le chiffre d'affaires prévisionnel dépasse 120 millions d'euros hors taxes en moyenne annuelle, le conseil rend un avis unique et global sur la stratégie de réponse pour l'ensemble des lots concernés. Cet avis unique et global vaut avis donné pour répondre aux appels d'offres lancés pour chacun des lots ;
- 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 % ;
- tout projet de prise, extension ou cession de participation financière ou toute réponse à un appel d'offres par une filiale du groupe RATP qui a fait l'objet d'un avis défavorable de la MCEFT ou pour lequel la MCEFT exerce son pouvoir d'évocation, ou que le président-directeur général de la RATP décide de soumettre au conseil.

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 président-directeur général 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 2024, le Comex est composé comme suit :

- Jean Castex, président-directeur général;
- Jean Agulhon, directeur général adjoint, directeur des ressources humaines Groupe;
- Jimmy Brun, directeur de la communication Groupe, de l'engagement et de la marque;
- Sylvie Buglioni, directrice du pôle projets, technique et industriel, directrice de la direction digitale et innovation du groupe RATP;
- Emmanuelle Cortot-Boucher, secrétaire générale du Groupe, directrice des services de la direction générale;
- Hiba Fares, présidente du directoire RATP Dev;
- Jean-Louis Houpert, directeur de RATP Infrastructures;
- Jean-Yves Leclercq, directeur stratégie, finance et performance durable;
- Agnès Ogier, directrice de RATP Services ferrés.

Sylvain Durand, directeur de cabinet du président-directeur général, assure le secrétariat du Comex.

4. Informations sur les administrateurs

4.1 - Mise en place d'une nouvelle mandature

L'année 2024 a été marquée par le début d'une nouvelle mandature de cinq ans à compter du 23 juillet, qui va donc couvrir la période 2024-2029.

Lors du scrutin qui s'est déroulé du lundi 27 mai au vendredi 31 mai 2024, cinq administrateurs représentants des salariés ont été élus :

- Abdelmalek El Hachemi (liste FO groupe RATP);
- Carole Gimard (liste FO groupe RATP);
- Sébastien Melin (liste CGT RATP);
- Mourad Chikh (liste UNSA groupe RATP);
- Fabien Renaud (liste CFE-CGC groupe RATP).

Carole Gimard a mis fin à son mandat d'administratrice le 4 juin 2024. Elle a été remplacée par Jean-Marc Judith élu sur la même liste.

Par décret en date du 2 juillet 2024, dix autres administrateurs ont été nommés membres du conseil d'administration de la RATP, à compter du 23 juillet 2024 :

Au titre des représentants de l'État :

- Jean Castex;
- Sabine Deligne;
- Emmanuelle Gay;
- May Gicquel;
- Marc Guillaume;

Au titre des personnalités choisies en raison de leurs compétences dans le domaine des transports ou des politiques de déplacement ou issues des milieux socio-économiques :

- Jean Bassères;
- Alice-Anne Medard;
- Karine Vernier;

Au titre des représentants des clients des transports collectifs :

- Michel Babut;

Au titre des élus des communes ou groupements de communes concernés par l'activité de la Régie ou de ses filiales :

- Thomas Chevandier.

4.2 - Nomination du président-directeur général

Le 3 juin 2024, le président de la République a annoncé son intention de reconduire Jean Castex en qualité de président-directeur général de la RATP. Conformément à l'article 13 de la Constitution, cette proposition devait être soumise aux commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat. En raison de la dissolution de l'Assemblée nationale intervenue le 9 juin 2024, les commissions compétentes n'ont pas pu se prononcer avant le 23 juillet, date à laquelle le mandat des membres du conseil arrivait à échéance.

En conséquence, et pour assurer la continuité de la gouvernance à la tête de la RATP, le ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique et le ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires ont, par un arrêté du 2 juillet 2024, chargé Jean Castex de l'intérim des fonctions de président-directeur général de la RATP, à compter du 23 juillet 2024, dans l'attente de l'aboutissement de la procédure visant à le reconduire pour un second mandat.

Par décret du 23 octobre 2024, Jean Castex a été nommé président-directeur général de la RATP.

4.3 - Fonctions et mandats des administrateurs

Au 31 décembre 2024, le conseil est composé de la façon suivante :

	Nom	Fonction	Autres mandats
Représentants de l'État			
M.	Castex Jean	Président-directeur général de la RATP	Président de la Fondation Agir Contre l'Exclusion (FACE) Président de la Fondation Groupe RATP Président du conseil de surveillance de RATP Développement Conseiller municipal de Prades
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, GPA SOLIDEO, ORF, APUR, IPR, AESN et 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)
M.	Guillaume Marc	Préfet de la région Île-de-France et préfet de Paris	<p>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.</p> <p>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-Schuller.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Il est commissaire du gouvernement au Samusocial de Paris, au sein de la Fondation Dosne et au sein de la Fondation pour le logement des défavorisés.</p> <p>Il est également délégué interministériel Euro Disneyland au projet Euro Disneyland en France.</p> <p>Il est co-président du Crefop, du comité régional de l'habitat et de l'hébergement d'Île-de-France, du comité de bassin Seine-Normandie, de la commission régionale de la forêt et du bois d'Île-de-France, de la conférence du logement de Paris, de la commission départementale de lutte contre la prostitution, le proxénétisme et la traite d'êtres humains aux fins d'exploitation sexuelle de Paris, du conseil départemental de prévention et de lutte contre les dérives sectaires, du comité de lutte contre le racisme, l'antisémitisme, la haine anti-LGBT et les discriminations liées à l'origine (CORAHD) de Paris, du comité d'aide aux victimes de Paris, du conseil inter-académique de l'éducation nationale (CIEN) d'Île-de-France.</p> <p>Il est président du comité local du FIPHP (Fonds pour l'insertion des personnes handicapées dans la fonction publique), de la commission régionale du fonds pour le développement de la vie associative du département de Paris, de la commission départementale des professions foraines et circassiennes de Paris, de la commission d'examen des situations de surendettement des particuliers de Paris, de la commission régionale des aides de l'AEDEME.</p> <p>Il est président de droit de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome (CCE) de Paris-Orly, de la CCE de l'aérodrome de Paris-Bourget, de la CCE de l'aérodrome de Paris-CDG.</p>

	Nom	Fonction	Autres mandats
			<p>Il préside en cas d'empêchement du président la commission régionale du patrimoine et de l'architecture.</p> <p>Il est coordinateur de bassin du comité de bassin Seine-Normandie.</p> <p>Il est membre de la conférence régionale du sport, de la conférence des financeurs du sport, et la commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols.</p> <p>Il est premier vice-président du CA et membre de l'assemblée générale de l'association de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France.</p>
Mme	Deligne Sabine	Sous-directrice à la direction du Budget, ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique	Aucun mandat
Élu des communes ou groupements de communes concernés par l'activité de la Régie ou de ses filiales			
Mme	Chevandier Thomas	Conseiller de Paris (Liste Paris en Commun-Écologie pour Paris), adjoint à la maire de Paris, en charge de toutes les questions relatives à la construction publique, au suivi des chantiers et à la coordination des travaux dans l'espace public	Membre de Elogie-Siemp, de l'Association nationale pour l'information sur le logement, Fonds pour Paris, Apur, Ourq Aval, Semaest, Epaurif.
Personnalité représentant des clients des transports collectifs			
M.	Babut Michel	Vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports Île-de-France	Aucun mandat
Personnalités choisies en raison de leurs compétences dans le domaine des transports ou des politiques de déplacement ou issues des milieux socio-économiques			
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 Marseille
Mme	Vernier Karine	CEO France société InnoEnergy	Présidente du conseil de surveillance de GravitHy et de Holosolis
M.	Bassères Jean	Inspecteur général des finances	Administrateur de l'ADIE
Représentants des salariés élus			
M.	Chikh Mourad	Élu sur la liste UNSA	Administrateur de RATP Habitat
M.	Melin Sébastien	Élu sur la liste CGT	Administrateur de la Fondation Groupe RATP
M.	El Hachemi Abdelmalek	Élu sur la liste FO	Aucun mandat
M.	Judith Jean-Marc	Élu sur la liste FO	Administrateur de la Fondation Groupe RATP et de RATP Habitat
M.	Renaud Fabien	Élu sur la liste CFE-CGC	Administrateur de RATP Travel Retail

4.4 - Réglementation concernant la rémunération des membres du conseil

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.

4.5 - Renseignements sur les conventions pouvant exister entre un administrateur et une filiale

Aucune convention, telle que visée par le 2° de l'article L. 225-37-4 du Code de commerce, n'est intervenue en 2024 entre un administrateur et une filiale de la RATP.

B. Fonctionnement des organes de gouvernance

1. 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 comités.

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.

Dans le cadre de la révision du règlement intérieur à laquelle il a été procédé, le 5 juillet 2024, pour tenir compte du resserrement du format du conseil, le nombre de comités chargé de préparer les décisions du conseil et de compléter son information a été réduit : il s'établit désormais à trois, contre quatre antérieurement.

Le comité d'audit, des finances et des risques, est chargé du suivi de l'ensemble du cycle de gestion, y compris les comptes et le budget, de l'examen des questions relatives au contrôle interne et à la maîtrise des risques, du dispositif de prévention et de détection de la corruption et du trafic d'influence, ainsi que de la régulation des activités économiques. Il est composé de monsieur Bassères (président), et mesdames Deline et Gicquel (vice-présidente), messieurs Melin et Renaud.

Le comité de la stratégie et des investissements examine l'ensemble des dossiers engageant le développement du Groupe. Il est compétent notamment sur les questions touchant au plan d'entreprise, les enjeux relatifs aux filiales, les projets d'investissements, les marchés et les opérations domaniales. Il est composé de messieurs Chevandier et Chickh, mesdames Gay (vice-présidente) et Gicquel, monsieur Judith, et madame Vernier (présidente).

Le comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE) et de la qualité de service suit les questions relatives à la RSE, avec notamment les enjeux de transition énergétique et d'adaptation au changement climatique, les questions de ressources humaines, les enjeux de qualité de service, ainsi que les sujets de sécurité ferroviaire et de sûreté. Il est composé de messieurs Babut (vice-président) et El Hachemi, madame Gay, monsieur Guillaume et madame Médard (présidente).

2. Travaux du conseil

Au cours des 10 séances (sept ordinaires, deux exceptionnelles, une extraordinaire) tenues en 2024 ont été notamment présentés les dossiers suivants :

Stratégie et politique d'entreprise

- Plan d'entreprise et orientations stratégiques ;
- Présentation des plans stratégiques et de performance de certaines filiales (RATP Cap Île-de-France, RATP Dev, RATP Solutions Ville) ;
- Adoption d'un règlement intérieur révisé le 5 juillet 2024 ;

Filiales

- Rapport annuel 2023 de RATP Dev ;

- Réponses de RATP Cap Île-de-France aux appels d'offres relatifs à l'exploitation du réseau de bus à Paris et en petite couronne ;
- Augmentation de capital de RATP Cap Île-de-France ;
- Plan stratégique et de performance de RATP Solutions Ville ;
- Plan stratégique et de performance 2025-2029 de RATP Cap Île-de-France ;
- Apports d'actifs de l'Epic à RATP Habitat avec augmentation de capital de RATP Participations ;
- Évolution de la participation de RATP Coopération dans Systra ;
- Cession des activités de bus de RATP Dev à Londres.

Rapports annuels

- Rapport de gouvernement d'entreprise pour 2023 ;
- Rapport de gestion du groupe RATP au 31 décembre 2023 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 pour 2023 du groupe RATP.

Dossiers économiques et sociaux

- Comptes annuels sociaux et consolidés pour 2023 et comptes semestriels consolidés au 30 juin 2024 ;
- Perspectives budgétaires 2025 de la RATP et perspectives budgétaires du Groupe ;
- Comptes de la Caisse de coordination aux assurances sociales pour l'exercice 2022 – Prévisions budgétaires pour l'exercice 2025 ;
- Situation au 31 décembre 2023 et au 30 juin 2024 de l'actif réalisable et disponible et du passif exigible de l'Epic RATP ;
- Stratégie de financement, plafond et montant annuel des emprunts à émettre ;
- Contributions prévisionnelles aux œuvres sociales ;
- Présentation du bilan de la politique annuelle des achats.

Marchés et projets

- Accord-cadre pour l'étude et la fourniture d'engins de traction pour l'industrialisation des méthodes de maintenance de l'infrastructure métro ;
- Marché de bourrage mécanique lourd sur le réseau métro ;
- Partenariat d'innovation pour le renouvellement industrialisé de ballast et traverses sur le réseau métro ;
- Accord-cadre multi-attributaire portant sur les travaux de signalisation ferroviaire de niveau de qualification 2 et 3 sur les réseaux métro et RER ;
- Accord-cadre Usine digitale ;
- Avant-projet de modernisation de la ligne 12 ;
- Avant-projet Symphonie SSI Généralisation ;
- Avant-projet pour l'atelier de maintenance des trains de Saint-Fargeau.

Affaires domaniales

- Examen du transfert de biens affectés au service public du réseau de bus francilien entre la RATP et l'Île-de-France Mobilités ;
- 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 ;
- Mandat de négociation du contrat avec Île-de-France Mobilités, précédé d'un point d'étape sur la négociation du contrat Île-de-France Mobilités-RATP 2025/2029 ;
- Points de suivi trimestriels du contrat avec Île-de-France Mobilités.
- Convention pluriannuelle de sûreté 2025/2027 Île-de-France Mobilités-RATP ;
- Gestion technique des infrastructures du Grand Paris Express - Convention pluriannuelle 2024/2029 Île-de-France Mobilités-RATP.

Politique commerciale et de services et exploitation

- Rapport de la médiatrice ;
- Point sur Bus2025 ;
- Présentation des principaux enjeux du contrat d'exploitation de la ligne 15 du Grand Paris Express ;
- Présentation de la sécurité ferroviaire – Bilan 2023 et perspectives 2024.

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.

C. Politique de diversité

1. Au sein du conseil

Le conseil d'administration de la RATP compte, au 31 décembre 2024, 33,33 %² de femmes. Les collèges des représentants de l'État et des personnalités qualifiées comportent, pour leur part, 50,00 %³ 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

Ainsi qu'il a été indiqué au point A. 1, trois collèges sont représentés au sein du conseil d'administration : les représentants de l'État et les personnalités qualifiées sont nommés par décret, les administrateurs salariés sont élus. Les nominations des personnalités qualifiées visent 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 la représentation des entités publiques qui agissent le plus étroitement aux côtés de 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.

2. Au sein du Groupe

Convaincu que la pluralité et l'inclusion constituent un facteur de performance, le groupe RATP veille à la diversité de ses collaborateurs et offre à chaque personne qui le rejoint l'opportunité de développer son potentiel, et ce quelle que soit son origine, son genre ou encore son handicap. De manière générale, le rappel des enjeux de diversité de l'entreprise fait partie intégrante de la communication interne et externe du Groupe, notamment eu égard à ses besoins en recrutement.

Le groupe RATP mène une politique de ressources humaines volontariste engagée en faveur de la diversité et de l'égalité des chances notamment à travers :

- des programmes de sensibilisation et de formation sur les enjeux de diversité et d'égalité des chances ;
- une politique volontariste pour l'emploi des jeunes, des seniors, des personnes en situation de handicap et des personnes éloignées de l'emploi ;
- des actions visant à garantir l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

La RATP, forte des engagements de sa politique sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, atteint la note maximale de 100 % à l'index égalité professionnelle publié en mars 2024 et pour la troisième année consécutive.

Depuis 2021, la RATP dépasse ou atteint 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 ainsi constitué de 48 %⁴ de femmes et la population des cadres dirigeants compte 30 % de femmes et 70 % d'hommes. Le léger recul du score observé en 2024 s'explique par des regroupements de périmètres organisationnels qui modifient le nombre de membres au sein du Comex et du Codir, et donc la proportion d'homme et de femmes. Cette évolution ne remet nullement en cause 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 les données suivantes :

	Taux de féminisation (exercice 2023)	Taux de féminisation (exercice 2024)
Comex	55 %	44 %
Codir	22 %	19 %
Cadres de direction	27 %	25 %
Cadres supérieurs	43 %	44 %

2. Cinq femmes sur 15 administrateurs/administratrices.

3. Cinq femmes sur 10 administrateurs/administratrices des collèges précités.

4. Ce taux correspond à la définition de l'indicateur Rixain et est calculé en effectif moyen cumulé annuel.

D. Principales caractéristiques des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques dans le cadre du processus d'établissement de l'information financière

Le point 7 de l'article L 22-10-10 du Code de commerce précise que le rapport de gouvernement d'entreprise doit contenir les informations relatives à la description des principales caractéristiques des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques de l'entreprise dans le cadre du processus d'établissement de l'information financière.

À cet égard, le groupe RATP organise son dispositif de maîtrise des activités de façon à éclairer sa gouvernance, notamment concernant le reporting extra-financier mais également la réalisation des objectifs liés à la trajectoire stratégique, l'efficacité et l'efficience des opérations, 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.

Sur le plan organisationnel, la délégation générale à l'audit, risques et contrôle interne (DGARC), rattachée à la présidence, 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.

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. Les organes de surveillance de l'entreprise, en particulier le comité d'audit, des finances et des risques du conseil d'administration, 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.

Il est à noter que le comité d'audit, des finances et des risques du conseil est notamment chargé :

- de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et extra-financière, d'examiner la fiabilité des systèmes d'information qui concourent à leur établissement et, le cas échéant, formuler des recommandations pour garantir l'intégrité de ces processus ; d'examiner la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées, les options comptables, les choix de présentation des opérations les plus significatives et les modalités de traitement des différentes catégories d'opérations d'ingénierie financière ;
- d'examiner les comptes sociaux annuels et les comptes consolidés semestriels et annuels, ainsi que leurs annexes et les rapports de gestion avant leur transmission au conseil d'administration.

1. Élaboration de l'information financière

1.1 - 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 EMTN⁵. 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.

1.2 - 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 ordonnancant 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).

5. Euro Medium Term Notes.

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 entraînant 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 stratégie, finance et performance durable du Groupe ou SFD) 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 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, à la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, et aux 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 (OT), de gestionnaire d'infrastructure (GI), de gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris (GIGP), et à compter de 2021 d'opérateur de sûreté (SUR), 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'ART a rendu un avis conforme en date du 11 février 2021.

1.3 - 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 intragroupe. 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.

2. Procédures internes relatives au contrôle comptable et financier

2.1 - 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 dispositions 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 de la RATP sera adapté à la nouvelle réglementation comptable PCG 2025 dès le 1^{er} janvier 2025. 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 1^{er} 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 1^{er} mars 1985⁶. 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.

2.2 - 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 maîtrise d'ouvrage (AMOA) intégrée à la direction digital 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 « pré arrêté comptable » au cours de laquelle des contrôles sont opérés. Les résultats mensuels disponibles permettent aux contrôleurs de gestion des différentes 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 pré-clôtures 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.

2.3 - Contrôle de gestion de l'Epic RATP

Le contrôle de gestion est une fonction partagée entre la direction stratégie, finance et performance durable (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 a pour mission de piloter la performance économique et de sécuriser la trajectoire financière de l'entreprise.

Il est articulé autour d'un processus annuel appelé 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 directions notamment). Il est basé sur un échange permanent entre la direction financière SFD et l'ensemble des métiers de l'entreprise aux différentes étapes des processus (projection pluriannuelle, budget, prévisions 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 directions, 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 économique à moyen terme, en projetant pour chaque direction 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 direction. 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 chacune des directions ; chaque département alerte sur les risques qui pourraient impacter l'atterrissage de chaque année ;
- enfin, une prévision consolidée au niveau de l'entreprise, pour s'assurer du respect et du pilotage de la trajectoire définie.

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

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 et le plan pluriannuel d'investissement intégré dans le contrat conclu avec Île-de-France Mobilités. 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.

2.4 - 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 stratégie, finance et performance durable, et, selon l'importance des décisions d'engagement, par le conseil d'administration de la RATP et 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 de la mer).

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, ces contrôles sont exercés par les comités issus de son conseil de surveillance, en liaison avec le directeur stratégie, finance et performance durable qui siège dans ces comités :

- le comité d'investissement (RATP Dev) pour les réponses aux appels d'offres, les contrats et les opérations de croissance externe ;

- le comité finance (RATP Dev) pour les budgets, les arrêtés semestriel et annuel, le plan stratégique et de performance. Ce comité veille 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 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 de la direction SFD.

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 dans les conditions suivantes :

- Le comité de la stratégie et des investissements se réunit pour :
 - › débattre de la stratégie de développement de la RATP et du groupe RATP ;
 - › débattre des plans stratégiques et financiers des principales filiales du groupe RATP ;
 - › étudier les opérations de croissance et de diversification menées par la RATP ou ses filiales et relevant de la compétence du conseil d'administration.
- Le comité d'audit, des finances et des risques se réunit pour :
 - › examiner les comptes consolidés semestriels et annuels, ainsi que leurs annexes et les rapports de gestion avant leur transmission au conseil d'administration ;
 - › examiner le budget du groupe RATP.

COMPTES CONSOLIDÉS



Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Page 170

État du résultat global

Page 174

Bilan consolidé

Page 176

Tableau des flux de trésorerie consolidés

Page 177

Tableau de variation des capitaux propres

Page 178

Annexe aux comptes consolidés

Page 179

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2024

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 2024, 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 1^{er} janvier 2024 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 (8.766 millions d'euros, soit 44 % à fin 2024). 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), le gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris (GIGP) 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 (IDFM) 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. Depuis 2022, le contexte macroéconomique a par ailleurs été marqué par 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 2024, le contrat 2025-2029 étant encore en cours de négociation avec Île-de-France Mobilités, la direction a réalisé une analyse différenciée par catégorie d'actifs, en s'appuyant notamment sur les prévisions de flux de trésorerie fixés dans l'offre remise à Île-de-France Mobilités, 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. 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 *goodwills* 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 *goodwills*) sur les UGT de RATP Dev. Ces *goodwills* qui correspondent au cas présent à l'écart entre le prix payé et la juste valeur des actifs acquis et passifs repris représentent 273 millions d'euros au 31 décembre 2024, soit 95 % des *goodwills* du Groupe.

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 *goodwills* de RATP Dev 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 de l'Epic

— Risque identifié

Un montant d'impôts différés actifs nets de 493 millions d'euros figure dans le bilan consolidé, dont 489 millions d'euros concernent l'Epic.

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 présenté au 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 existants 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 du 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 Forvis 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 2024, les cabinets KPMG SA et Forvis Mazars étaient dans la 10^e 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 14 mars 2025

KPMG SA

Courbevoie,
le 14 mars 2025

Forvis Mazars

Stéphanie Millet
Associée

Erwan Candau
Associé

État du résultat global

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

Compte de résultat

En millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Chiffre d'affaires	5	7 140	6 512
Autres produits des activités ordinaires	5	1 214	1 329
Produits des activités ordinaires	5	8 354	7 841
Achats consommés		(1 792)	(1 967)
Autres achats et charges externes		(1 328)	(1 141)
Impôts, taxes et versements assimilés	6	(279)	(230)
Charges de personnel	7	(4 187)	(3 827)
Autres charges d'exploitation		(8)	(26)
EBITDA		760	650
Dotations aux amortissements		(608)	(568)
Dotations nettes aux provisions			2
Plus ou moins-values de cessions d'actifs immobilisés		(2)	(2)
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence		17	12
Résultat opérationnel courant après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence		167	94
Autres cessions d'actifs immobilisés et opérations sur le périmètre		302	12
Pertes de valeurs et provisions non courantes (nets des dotations et reprises)		(62)	9
Autres produits et charges non courants		(4)	(8)
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence		403	107
Coût de l'endettement net	8	(190)	(157)
Autres charges et produits financiers	8	14	(3)
Résultat financier		(176)	(160)
Résultat des activités ordinaires avant impôts		227	(53)
Impôts sur le résultat	9	(25)	11
Résultat net des activités poursuivies		202	(42)
Résultat net des activités non poursuivies	3	7	(70)
Résultat net consolidé		209	(112)
Part du Groupe		204	(109)
Intérêts minoritaires		(4)	3

Autres éléments du résultat global

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net consolidé	209	(112)
Variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	95	(134)
Écarts de conversion	3	(1)
Éléments recyclables en résultat des activités non poursuivies	(7)	(6)
Total des éléments recyclables en résultat	93	(140)
Réévaluations au titre des régimes à prestations définies brut	(11)	(47)
Impôts différés sur les réévaluations au titre des régimes à prestations définies	1	(1)
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat		(1)
Variation de la juste valeur des titres non consolidés		(3)
Total des éléments non recyclables en résultat	(10)	(52)
Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global	82	(192)
Résultat global total	291	(304)
Part du Groupe	287	(301)
Intérêts minoritaires	4	(3)

Bilan consolidé

En millions d'euros

Actif	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Goodwill net	10	286	300
Immobilisations incorporelles	11	1 285	1 317
Immobilisations corporelles	12	7 481	7 218
Titres mis en équivalence	19	107	175
Titres non consolidés	20	309	67
Instruments financiers dérivés - non courants	32	33	14
Actifs financiers en concession - non courants	16	3 120	3 189
Autres actifs financiers - non courants	21	137	133
Impôts différés actifs	9	495	509
Actifs non courants		13 254	12 943
Stocks et en-cours	22	268	254
Créances d'exploitation	23	2 283	1 887
Instruments financiers dérivés - courants	32	34	6
Actifs financiers en concession - courants	16	566	563
Autres actifs financiers - courants	21	291	351
Trésorerie et équivalents de trésorerie	24	3 064	3 021
Actifs courants		6 507	6 082
Actifs des activités non poursuivies	3	228	198
Total Actif		19 989	19 203

En millions d'euros

Passif	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Dotation en capital	25	433	433
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	25	251	251
Réserves		4 480	4 517
Résultat de la période		204	(109)
Capitaux propres - part du Groupe		5 368	5 091
Intérêts minoritaires		4	(6)
Capitaux propres - total		5 372	5 085
Provisions pour avantages au personnel	26	713	690
Autres provisions - non courantes	27	236	207
Dettes financières - non courantes	28	5 226	5 150
Passifs financiers - Opérations de location - non courants	14	196	180
Dettes financières en concession - non courants	16	397	382
Instruments financiers dérivés - non courants	32	36	78
Impôts différés passifs	9	3	5
Autres créditeurs		3	3
Passifs non courants		6 810	6 696
Autres provisions - courantes	27	126	86
Dettes financières - courantes	28	3 969	3 827
Passifs financiers - opérations de location - courants	14	47	42
Dettes financières en concession - courants	16	121	102
Instruments financiers dérivés - courants	32	58	126
Dettes d'exploitation	29	3 284	2 994
Passifs courants		7 606	7 177
Passifs des activités non poursuivies		200	245
Total Passif		19 989	19 203

Tableau des flux de trésorerie consolidés

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net (activités poursuivies)	202	(42)
Neutralisation résultat des entités mises en équivalence	(17)	(9)
Neutralisation amortissements et provisions	624	570
Neutralisation dotations aux amortissements des biens mis en concession	345	350
Neutralisation résultat de cession	(250)	(7)
Neutralisation autres éléments non monétaires	(9)	(2)
Neutralisation impôts différés	26	(11)
Impôts courants versés	7	(5)
Variation des intérêts courus non échus	29	(9)
Neutralisation dividende	(3)	(1)
Capacité d'autofinancement après intérêts et impôt courant versés	952	834
Variation du BFR d'exploitation	26	117
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	978	951
Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles	(2 039)	(2 048)
Acquisition de biens mis en concession	(133)	(144)
Variation du BFR sur investissements	(125)	9
Subventions d'investissement appelées - hors biens en concession	1 055	1 184
Subventions d'investissement appelées sur biens en concession	61	29
Variation des créances de subventions d'investissement à recevoir	4	49
Cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	260	39
Acquisition d'actifs financiers	(243)	(2)
Variation des prêts et avances consentis	24	(28)
Dividendes reçus des entités mises en équivalence	16	13
Incidence des variations de périmètre	149	1
Autres flux liés aux opérations d'investissement		2
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(971)	(896)
Émissions d'emprunts obligataires	712	496
Remboursements d'emprunts obligataires	(664)	(628)
Émissions autres emprunts	137	214
Remboursements autres emprunts	(136)	(171)
Paieement net de la dette de loyer	(56)	(60)
Variation des billets de trésorerie	(44)	940
Variation cash collatéral et placement court terme	35	(292)
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	(0)	(1)
Dividendes payés aux minoritaires	(1)	(4)
Autres flux liés aux opérations de financement	18	55
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	1	550
Flux de trésorerie des activités poursuivies	8	605
Incidence de la variation des taux de change	6	(3)
Variation de trésorerie des activités non poursuivies	(75)	(49)
Variation nette de la trésorerie	(60)	553
Trésorerie d'ouverture	2 064	1 511
Trésorerie de clôture (note 24)	2 004	2 064
Variation de la trésorerie	(60)	553

Tableau de variation des capitaux propres

En millions d'euros	Dotation en capital	Contrevaleur des immobilisations mises à disposition	Réserves de conversion	Écarts 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 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
Capitaux propres au 31 décembre 2023	433	251	(6)	70	(3)	(58)	4 599	5 287	(196)	5 091	(6)	5 085
Résultat net de l'exercice							197	197	7	204	4	209
Autres éléments du résultat global			4	(10)		96		89	(6)	83		82
Résultat global total			4	(10)		96	197	286	1	287	4	291
Autres transactions entre actionnaires			3	(4)				(1)		(1)		(1)
Distribution de dividendes												
Autres variations							(11)	(11)	2	(9)	6	(3)
Capitaux propres au 31 décembre 2024	433	251		56	(3)	38	4 786	5 561	(193)	5 368	4	5 372

Annexe aux comptes consolidés

Exercice clos au 31 décembre 2024

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. 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 en vigueur pendant l'exercice clos 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 2024 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 7 mars 2025.

— Impacts de la situation politique et macro-économique mondiale

Le Groupe subit depuis 2022 les conséquences macro-économiques des tensions géopolitiques, même s'il ne dispose pas d'actifs géographiquement implantés sur les territoires en conflit. Les effets négatifs indirects sur la performance économique persistent mais sont en nette atténuation sur 2024 :

- un niveau d'inflation en repli, à 1,8 %, qui se rapproche de celui de 2021. Ainsi le niveau de la facture énergétique s'atténue nettement par rapport aux exercices précédents ;
- des tensions qui persistent sur les chaînes logistiques internationales, conduisant à un retard accumulé significatif sur les calendriers de livraison des nouveaux matériels roulants (bus, ferré), sur l'exécution de certains programmes d'investissement, et à des risques accrus de rupture d'approvisionnement en matières ou en pièces détachées pouvant affecter l'exploitation ;

Dans ce contexte, l'exercice 2024 a été marqué par une volatilité limitée des taux d'intérêt, plutôt stables par rapport à leur niveau du 31 décembre 2023.

— 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 réglementations 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 importants sont en cours, 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'efficacité énergétique et à réduire les émissions de CO₂ associées à ses activités (infrastructures, équipements, véhicules de service, bâtiments). Ces différents programmes entraînent 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 décembre 2024

L'exercice 2024 a été tout particulièrement marqué par l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Ces événements ont nécessité un renforcement significatif du niveau de service pour permettre d'accueillir et de transporter les spectateurs et les participants aux Jeux dans les meilleures conditions. Le Groupe (Epic RATP et filiales franciliennes) a ainsi significativement accru ses moyens de production pendant cette période, à travers une accélération des recrutements, des dispositifs indemnitaires visant à favoriser la mobilisation des personnels et un renforcement des contrats de sous-traitance.

L'exercice a également été marqué par plusieurs évolutions majeures sur le réseau de l'Epic RATP, dont plusieurs volets constituaient des éléments clé pour l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 :

- mise en service du prolongement de la ligne automatique 14 au sud de la région parisienne jusqu'à l'aéroport d'Orly et au nord jusqu'à Saint-Denis – Pleyel au mois de juin 2024. Cet ouvrage, propriété de la Société des grands projets et construit sous maîtrise d'ouvrage RATP, a permis d'augmenter significativement l'offre de transport produite par cette ligne, en doublant sa longueur (de 15 à 30 km) et sa capacité, à 1 million de voyageurs par jour ;
- mise en service du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny – Bois-Perrier dans l'est de la région parisienne au mois de juin 2024. Cet ouvrage est la propriété de la RATP et permettra également un renfort significatif de l'offre de transport produite sur cette ligne, prolongée de 6 km ;
- mise en service du prolongement du tramway T3b jusqu'à la Porte Dauphine en avril 2024. La ligne est prolongée de 3,2 km ;
- poursuite du programme de renouvellement des matériels roulants bus, tramway, métro et RER.

D'une manière plus globale sur l'ensemble de l'exercice 2024, le trafic poursuit sa hausse par rapport aux exercices précédents, avec une croissance de + 4,3 % du nombre de voyages par rapport à 2023, mais reste inférieur de -10 % à son niveau de 2019 pré-Covid 19.

En 2024, le Groupe se prépare également à la transition du réseau historique de bus de l'Epic RATP (Paris et petite couronne), ouvert progressivement à la concurrence à compter de 2025. Tout en répondant à l'ensemble des appels d'offres lancés par Île-de-France Mobilités sur les 13 lots englobant ce réseau, à travers sa filiale RATP Cap Île-de-France, le Groupe prépare le transfert effectif de ces activités vers les nouveaux opérateurs désignés par l'autorité organisatrice : transfert des biens en concession (bus, centres bus, gares routières, systèmes d'information, etc.) à Île-de-France Mobilités ; reprise du personnel des centres bus par les nouveaux opérateurs. Il travaille aux côtés de l'autorité organisatrice pour assurer le bon déroulement opérationnel de cette transition et garantir la continuité et la qualité du service rendu aux voyageurs.

En octobre 2024 et à l'issue du processus lancé en vue de soutenir le développement de Systra, le groupe RATP et le groupe SNCF ont conclu en octobre 2024 l'ouverture du capital de Systra, afin de soutenir et d'accompagner son développement. Dans ce cadre, RATP et SNCF ont cédé conjointement aux fonds d'investissement Latour Capital et Fimalac 46,8 % du capital social de Systra. À travers cette opération, les nouveaux actionnaires détiennent désormais 58,2 %

du capital de Systra. Le groupe RATP conserve, comme le groupe SNCF une participation de 20 %. Cette participation reste consolidée par mise en équivalence et l'opération de cession partielle a généré une plus-value dans les comptes consolidés du Groupe de 77 millions d'euros.

En novembre 2024, le groupe RATP a réalisé une augmentation de capital de sa filiale RATP Habitat, non consolidée compte tenu des contraintes très strictes imposées par la réglementation HLM, mais détenue à 100 %. L'opération vise à accroître les fonds propres de RATP Habitat afin de lui permettre de poursuivre le développement de son offre de logements et de se renforcer, dans un secteur du logement social marqué par une concentration croissante des acteurs. L'opération a été réalisée exclusivement par un apport partiel d'actifs d'une valeur de 239 millions d'euros, générant ainsi une plus-value de 229 millions d'euros pour l'Epic et le groupe RATP, sans effet sur la trésorerie.

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 fin 2022 un processus d'évaluation de ses options stratégiques (hors *Sightseeing UK*) et à comptabiliser les résultats des activités londoniennes de RATP Dev selon la norme IFRS 5. En décembre 2024, ce projet s'est concrétisé avec la signature avec First Group d'un accord d'exclusivité pour la cession de cette activité dont le dénouement s'est finalement opéré fin février 2025. Pour l'exercice 2024, ces activités restent consolidées selon la norme IFRS 5 (cf. note 3) dans les comptes consolidés de l'exercice 2024. Au 31 décembre 2024, ces activités n'étaient pas encore cédées. En revanche, les actifs concernés ont été réévalués en prenant comme base indicative les modalités d'évaluation de l'accord signé avec l'acquéreur, ce qui s'est traduit par une reprise de dépréciation de 32 millions d'euros.

Enfin le Groupe a enregistré une dépréciation du *goodwill* affecté à l'UGT *Sightseeing* pour -20 millions € (cf. note 10) en raison de difficultés opérationnelles rencontrées dans certaines villes.

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 2024 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 : https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting_fr

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 1^{er} janvier 2024

Le Groupe a mené une analyse des nouveaux textes (normes et amendements) d'application obligatoire pour l'exercice ouvert à compter du 1^{er} janvier 2024.

- Amendements à IAS 1 – Classement des passifs courants ou non courants, et Dettes non courantes assorties de clauses restrictives
- Amendements à IAS 7 & IFRS 7 – Accords de financement des fournisseurs
- Amendements à IFRS 16 – Dette de location dans une transaction de cession-bail

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 (dispositif BEPS 2 et impacts du Pilier 2)

Le Groupe a analysé les impacts comptables attendus de l'évolution du cadre réglementaire fiscal mondial avec la mise en œuvre progressive de l'impôt minimum mondial. Ce dispositif, 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 ;
- et 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 nombreuses 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 à 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 ».

Dans ce contexte, le Groupe a procédé à un calcul sur la base des comptes consolidés de l'exercice 2024 permettant d'établir un CBCR (*Country By Country Reporting*) associé, afin d'estimer les impacts éventuels dans chacune des juridictions indiquées précédemment.

Sur la base de cette analyse, le Groupe ne s'attend pas à un impact fiscal au titre des comptes de l'exercice 2024. En conséquence, aucune charge d'impôts courant au titre d'une éventuelle *top up tax due* n'a été comptabilisée au 31 décembre 2024.

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.

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 1^{er} janvier 2025 et dont l'application par anticipation est possible pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024 :

IAS 21 – Variations des cours de monnaies étrangères

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 2024.

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 courant 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. Il exclut cependant tous les éléments du résultat opérationnel qualifiables de « non courant » conformément à la définition mentionnée ci-dessous. 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 opérationnel non courant

Le résultat opérationnel non courant est constitué des éléments individuellement significatifs qui par leur caractère inhabituel et leur importance perturbent la lisibilité du résultat opérationnel courant. Les éléments constitutifs du résultat opérationnel non courant sont :

- les résultats de cession d'actifs immobilisés, hors cessions récurrentes de matériel de transport ;
- les effets d'opérations de périmètre ;
- les pertes de valeur sur *goodwill* (qui sont définitives) ;
- les pertes de valeur sur titres des sociétés mises en équivalence ;
- les pertes de valeur inhabituelles et d'ampleurs significatives ;
- les autres produits et charges opérationnels relatifs à des événements inhabituels et de matérialité très significative comme certaines charges de restructuration.

1.4.4 Le résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence

Le résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence est constitué du résultat opérationnel courant (qui intègre la quote-part de résultat net des entités mises en équivalence) et du résultat opérationnel non courant.

1.4.5 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'infrastructure	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 sûreté	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	<i>Le décret d'application 2020-1752 du 28 décembre 2020</i> 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 *	Oui *	Non	Non	Non

* 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 clé 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 co-entreprises sont consolidées selon la méthode de la mise en équivalence. Les co-entreprises 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 co-entreprises.

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 préfetures 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 de bus à Londres (hors Sightseeing)

Concernant l'activité de bus à Londres (hors activité Sightseeing UK), un accord de négociation exclusive a été conclu par RATP Développement en décembre 2024 avec First Group en vue d'une cession totale de l'activité, dont la conclusion définitive est intervenue fin février 2025. Les critères pour une qualification « d'activité non poursuivie » au sens de la norme IFRS 5 sont toujours remplis au 31 décembre 2024.

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 2024 (et 2023),
- 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 2024 (et 2023). 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 actifs concernés ont été réévalués à l'aune du nouvel accord signé en prenant comme base indicative les modalités d'évaluation de l'accord signé avec l'acquéreur, ce qui s'est traduit par une reprise de dépréciation de 32 millions d'euros.

Le résultat net des activités ainsi reclassées s'élève à 7 millions d'euros en 2024.

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	31/12/2024	31/12/2023
Produits et charges des activités non poursuivies	(34)	(55)
Charge d'impôt associée	9	(1)
Évaluation de la juste valeur diminuée des coûts de cession	32	(12)
Résultat de cession des activités non poursuivies		(3)
Résultat net des activités non poursuivies	7	(70)
dont Part du Groupe	7	(67)
dont intérêts minoritaires		(4)

FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS NON POURSUIVIES (IFRS 5)

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(13)	6
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(4)	30
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(57)	(86)
Autres flux y compris neutralisation trésorerie de clôture		1
Variation nette de trésorerie	(75)	(49)

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

5.1.1 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'infrastructure (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 rémunère les heures produites sur la base d'un tarif validé par l'ART. La détermination du tarif 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 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.
- › **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 » 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 d'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.

5.1.2 Produits des activités annexes

Ils comprennent principalement :

- les revenus de la publicité commerciale et des locaux commerciaux ;
- les remboursements divers (dont frais de formation).

5.1.3 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

	31/12/2024			31/12/2023		
	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international
<i>En millions d'euros</i>						
Total Groupe	7 140	5 961	1 179	6 512	5 496	1 016

5.4 - Produits des activités ordinaires

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
Produits du transport	6 843	6 255
Recettes hors transport	297	257
Chiffre d'affaires	7 140	6 512
Opérations de ventes de biens mis en concession	1 025	1 073
Revenus des actifs financiers en concession	86	89
Autres	103	167
Autres produits des activités ordinaires	1 214	1 329
Produits des activités ordinaires	8 354	7 841

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 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

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
Impôts, taxes et versements assimilés	(279)	(230)

Le poste comprend notamment, pour l'Epic RATP, les impôts et taxes sur rémunérations pour 140 millions d'euros et la contribution économique territoriale pour 54 millions d'euros.

Compte tenu des caractéristiques intrinsèques de la contribution 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

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
Rémunérations	(2 830)	(2 563)
Charges sociales	(1 258)	(1 165)
Autres avantages à long terme	10	6
Avantages postérieurs à l'emploi	(39)	(36)
Intéressement des salariés	(68)	(59)
Autres charges de personnel	(1)	(11)
Total charges de personnel	(4 187)	(3 827)

7.2 - Effectifs du Groupe

	31/12/2024	31/12/2023
RATP Epic	44 600	43 817
RATP Dev	23 118	21 237
Autres filiales	2 299	1 926
Effectif moyen des sociétés contrôlées	70 016	66 981

Les effectifs moyens de l'exercice 2024 s'élèvent à 70 016 contre 66 981 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 3 598 en 2024.

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	31/12/2024	31/12/2023
Coût de l'endettement		
Charges d'intérêts sur emprunts	(225)	(189)
Impact des intérêts sur les couvertures	7	9
Effet <i>mark to market</i> sur les dérivés hors couverture	(1)	(1)
Total coût de l'endettement brut	(219)	(181)
Produits financiers de l'endettement	29	24
Total coût de l'endettement net	(190)	(157)
Autres charges et produits financiers		
Revenus des participations	2	1
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	(2)	(6)
Désactualisation avantages au personnel	(24)	(24)
Écarts actuariels des avantages aux personnels long terme	(11)	(6)
Intérêts financiers sur les loyers	(8)	(5)
Autres charges ou produits financiers	56	36
Total autres produits et charges financiers	14	(3)
Résultat financier	(176)	(160)

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	31/12/2024	31/12/2023
Charge / Produit d'impôts courants	(5)	(12)
Charge / Produit d'impôts différés	17	(13)
Total impôts	11	(25)

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 :

<i>En millions d'euros</i>	Impôts différés actifs - Bruts	Impôts différés actifs - Non appréhendés	Impôts différés actifs	Impôts différés passifs	Impôts différés Nets
Au 1^{er} janvier 2024	2 944	(2 435)	509	(5)	504
Impôts comptabilisés au compte de résultat	(13)	26	13	(26)	(13)
Impôts comptabilisés directement en autres éléments du résultat global	(6)	23	17	(16)	1
Impact des activités non poursuivies	(7)	8	1		1
Écarts de conversion	5	(6)			
Autres	(83)	37	(45)	45	
Au 31 décembre 2024	2 842	(2 347)	495	(3)	493

Les impôts différés se répartissent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
Impôts différés actifs résultat	520	510
Impôts différés actifs réserves	(25)	
Total impôts différés actifs	495	509
Impôts différés passifs résultats	7	6
Impôts différés passifs réserves	(4)	(1)
Total impôts différés passifs	3	5
Impôts différés nets	493	504
Dont :		
Différences temporelles comptables / fiscales	2 223	2 332
Écarts d'évaluation	(60)	(12)
Locations	1	1
Avantages au personnel	18	11
Instruments de couverture	(10)	15
Provisions réglementées	(105)	(95)
Reports déficitaires net	19	9
Pertes de valeur sur impôts différés actifs	(1 501)	(1 704)
Impact des activités non poursuivies	(6)	2
Autres	(88)	(56)

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 1^{er} 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 avait alors été comptabilisée pour l'Epic RATP.

Au 31 décembre 2024, cette créance est évaluée à 488,2 millions d'euros contre 489,5 millions d'euros à la fin de l'exercice précédent.

9.4 - Preuve d'impôt

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net	209	(112)
(-) Part des entités mises en équivalence	17	12
(-) Résultat net des activités non poursuivies	7	(70)
(-) Impôts sur le résultat	(25)	11
Résultat des activités ordinaires avant impôt des sociétés intégrées	209	(64)
Taux d'impôt applicable en France	25 %	25 %
Charge d'impôt théorique	(52)	16
Autres différences permanentes	11	6
Autres éléments d'impôt courant	(6)	(1)
Dépréciation IDA nette sur déficits et différences temporelles	23	(9)
Charge d'impôt au compte de résultat	(25)	11
Taux d'impôt effectif	12 %	17 %

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	31/12/2022	Variation de périmètre	Pertes de valeurs	Effets de change	Autres	31/12/2023
UGT RATP Dev BU France/Suisse	89			1		89
UGT RATP Dev <i>Sightseeing</i>	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

En millions d'euros	31/12/2023	Variation de périmètre	Pertes de valeurs	Effets de change	Autres	31/12/2024
UGT RATP Dev BU France/Suisse	89					89
UGT RATP Dev <i>Sightseeing</i>	106		(20)	2		88
UGT RATP Dev Autres pays	91			5		96
UGT RATP Cap Île-de-France	5					5
Autres UGT du Groupe	9					9
Total	300		(20)	7		286

Les tests de dépréciation réalisés ont mis en évidence une perte de valeur sur l'UGT *Sightseeing* pour un montant global de 20,1 millions d'euros.

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 3 à 10 ans. Seuls les coûts de développement spécifiques et de paramétrage particulier de systèmes de gestion transversaux à l'Epic RATP sont amortis sur 10 ans. L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est explicité en note 16.

	31/12/2023	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2024
<i>En millions d'euros</i>								
Valeurs brutes								
Droit au bail	2							2
Frais de recherche et développement	175			27		(1)		201
Concessions, brevets et droits similaires	1 119	1	(12)	145		(8)		1 244
Autres immobilisations incorporelles	48	2	(3)	3			(1)	49
Immobilisations incorporelles en concession	648	1		5		(181)		473
Immobilisations incorporelles en cours	299	225		(156)				369
Total Valeurs brutes	2 292	229	(15)	25		(190)	(1)	2 339

	31/12/2023	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	31/12/2024
<i>En millions d'euros</i>								
Amortissements et dépréciations								
Droit au bail	(1)							(2)
Frais de recherche et développement	(17)	(14)				9		(23)
Concessions, brevets et droits similaires	(839)	(118)	12			5		(939)
Autres immobilisations incorporelles	(25)	(6)	5		(3)		1	(29)
Immobilisations incorporelles en concession	(92)					30		(62)
Total amortissements et dépréciations	(974)	(139)	17		(3)	44	1	(1 054)
Valeurs nettes	1 317	90	2	25	(3)	(146)		1 285

	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
<i>En millions d'euros</i>								
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

	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
<i>En millions d'euros</i>								
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 et de tramway.

Le montant des immobilisations en cours est en baisse, en lien avec les mises en service significatives intervenues sur le réseau ferré parisien de l'Epic RATP :

- prolongements de la ligne 14 au nord ;
- prolongement de la ligne au sud, pour les actifs appartenant à la RATP uniquement, les ouvrages de ce prolongement sud étant la propriété de la Société des grands projets ;
- prolongement de la ligne 11 vers l'est ;
- et du prolongement de la ligne de tramway T3b jusqu'à Porte Dauphine.

Le montant des engagements pour l'acquisition d'immobilisations corporelles de l'Epic RATP est indiqué en note 36.1.

Au 31 décembre 2024, il n'y a pas d'immobilisations données en garantie ou en nantissement.

	31/12/2023	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2024
<i>En millions d'euros</i>								
Valeurs brutes								
Terrains	599		(7)	8		(1)		599
Constructions	13 484	56	(37)	1 505	6	(76)	(4)	14 934
Installations techniques, matériels, outillage industriel	6 252	26	(144)	677	4	(98)	(8)	6 711
Matériels de transport	3 440	118	(292)	440	11	115	8	3 840
Autres immobilisations corporelles	426	14	(9)	25	2		1	459
Immobilisations corporelles en cours	4 108	1 842		(2 675)		73	5	3 353
Subventions d'investissement	(15 464)	(1 057)	4	6				(16 511)
Total Valeurs brutes	12 844	1 000	(484)	(14)	24	14	1	13 385

	31/12/2023	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	31/12/2024
<i>En millions d'euros</i>								
Amortissements et dépréciations								
Terrains	2	(3)	2			1		2
Constructions	(5 138)	(393)	29	(1)	(3)	47	3	(5 457)
Installations techniques, matériels, outillage industriel	(3 787)	(353)	82		(3)	49		(4 011)
Matériels de transport	(1 312)	(491)	274	8	(5)	27	6	(1 494)
Autres immobilisations corporelles	(246)	(47)	7	(2)	(1)	(6)		(295)
Subventions d'investissement	4 855		502	(6)				5 351
Total amortissements et dépréciations	(5 626)	(1 288)	896	(2)	(12)	118	9	(5 905)
Valeurs nettes	7 218	(288)	412	(16)	12	131	10	7 481

	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
<i>En millions d'euros</i>								
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

	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
<i>En millions d'euros</i>								
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

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 de 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	31/12/2023	Nouveaux contrats 2023	Dotations	Reclassements et effets des actifs mis en concession	Variation de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	31/12/2024
Droits d'utilisation							
Terrains	3						3
Constructions	170	50	(37)	1	4		187
Installations techniques, matériels, outillage industriel	1				(1)		
Matériels de transport	29	52	(37)	5	(28)	15	38
Autres immobilisations corporelles	1	4	(6)		1	1	2
Total Valeurs nettes	204	107	(80)	7	(23)	16	230
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

— Échéancier de la dette de loyers

En millions d'euros

2023	Total	2024	2025	2026	2027	2028	> 5 ans
Passif financiers - opérations de location - non courant	180		36	29	27	20	68
Passifs financier - opérations de location - courant	42	42					
Passifs financiers - opérations de location	221	42	36	29	27	20	68

En millions d'euros

2024	Total	2025	2026	2027	2028	2029	> 5 ans
Passif financiers - opérations de location - non courant	196		36	33	29	24	74
Passifs financier - opérations de location - courant	47	47					
Passifs financiers - opérations de location	244	47	36	33	29	24	74

— Loyers non retraités

Les loyers non retraités selon IFRS 16 s'élèvent à 32,6 millions d'euros. Ils concernent pour l'essentiel des biens dont la durée résiduelle de location n'excédait pas 12 mois au 1^{er} janvier 2024.

— Impact de trésorerie

L'impact net de trésorerie des loyers retraités selon IFRS 16 sur l'exercice est de 60 millions d'euros versés, dont 7,7 millions d'euros d'intérêts et 56 millions d'euros de remboursement de dette.

15. Opérations de lease particulières

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 2024, il reste quatre contrats avec un investisseur : Bank of America.

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 49,9 millions d'euros au 31 décembre 2024 ;
- › soit directement auprès du Trésor américain par la détention de bons du Trésor américain. Le solde de ces dépôts est de 66,7 millions d'euros au 31 décembre 2024.

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 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.

16.1 - 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 position 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.

16.2 - 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 et
 - 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.

16.3 - 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 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 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 retour/reprise 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 ».

16.4 - Valeur des actifs financiers en concession

La valeur comptable des actifs financiers en concession au 31 décembre 2024 est la suivante :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Montant net	3 120	3 189
Actifs financiers en concession - non courants	3 120	3 189
Montant net	566	563
Actifs financiers en concession - courants	566	563

16.5 - 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 2024, les dettes financières sur contrats de concession représentent 3 762 millions d'euros, dont 3 120 millions d'euros pour la part non courante et 641 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'infrastructure (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 2024 sont les suivantes :

- Pour les années 2025 à 2029 : en l'absence de contrat signé avec Île-de-France Mobilités à date, les prévisions reposent sur les « perspectives » 2025 présentées aux instances de gouvernance de l'Epic RATP. Les éléments prévisionnels sont repris tant sur le budget d'exploitation envisagé année par année que sur le plan d'investissements pluriannuel associé, tout en reprenant la décomposition des rémunérations présentées en note 5.1.;
- Au-delà de 2029 : les hypothèses normatives retenues pour la période 2025-2029 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'infrastructure	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	5,4 %	5,9 %	5,9 %
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'infrastructure	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	+ 0,57 points	+ 4,82 points	+ 1,52 points
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	- 0,71 points	- 7,65 points	- 1,38 points
Variation des investissements normatifs requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+ 58 M€	+ 95 M€	+ 1,5 M€

Unités génératrices de trésorerie des filiales

Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les UGT des filiales au 31 décembre 2024. 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 « Toot Bus » ;
- › UGT « RATP *Smart Systems* » : qui regroupe l'ensemble des activités digitales que sont les systèmes d'informations voyageurs, les systèmes de billetterie innovants et le *MaaS (Mobility as a Service)*.

Les valeurs recouvrables des principales UGT ont été déterminées sur la base des hypothèses suivantes :

Unités génératrices de trésorerie	UGT BU France/Suisse de RATP Dev	UGT BU Internationale de RATP Dev	UGT Activité <i>Sightseeing</i> de RATP Dev	UGT RATP Cap Île-de-France	UGT RATP <i>Smart Systems</i>
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	6,07 %	Entre 6,6 % et 32,6 %	7,5 %	6,07 %	Entre 6,07 % et 7,07 %
Taux de croissance à l'infini	2,20 %	Entre 2 % et 10 %	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

Au cas présent de l'UGT « RATP *Smart Systems* », il convient de noter qu'à la date de l'arrêté des comptes 2024, les projections de chiffre d'affaires et de résultats retenues dans le cadre du test restent soumises à une décision favorable de l'Autorité de régulation des transports (ART) dans le cadre de la procédure en règlement de différend engagée par RATP *Smart Systems*, et visant notamment à faire reconnaître aux Services Numériques Multimodaux le droit à bénéficier d'une rémunération au titre de la vente de titres de transport de la part de l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités.

— 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	+ 10,5 points	+ 11,35 points	+ 0 points	+ 5,9 points	+ 1,8 points
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	- 12,85 points	- 24,15 points	- 0 points	- 7 points	- 2,2 points

Les tests de dépréciation réalisés ont mis en évidence une perte de valeur sur l'UGT *Sightseeing* pour un montant global de 20,1 millions d'euros.

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	31/12/2024				31/12/2023			
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	20,00	60	2		43,38	138	6	(1)
Autres entreprises associées		41	14			29	5	
Coentreprises		6	1			9	1	
	Total	107	17		Total	175	12	(1)

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.

Les montants ci-contre sont établis fin janvier avant la clôture définitive des comptes de RATP.

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.

En millions d'euros

État de situation financière - Systra	31/12/2024	31/12/2023
Actifs non courants	477	431
Actifs courants	794	721
Passifs non courants	304	261
Passifs courants	726	634
Actif net (100 %)	240	258
Pourcentage de détention	20,0 %	43,4 %
Part du groupe dans l'actif net	48	112
Goodwill	12	26
Valeur d'équivalence	60	138
Compte de résultat - Systra	31/12/2024	31/12/2023
Produits des activités ordinaires	1 251	1 074
Résultat net (100 %)	3	14
Quote-part du groupe dans le résultat net	2	6
Autres éléments du résultat global	0	(1)

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	31/12/2024					
	Titres non consolidés 31/12/23	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	Titres non consolidés 31/12/24
Total valeur brute	70	242			16	328
Perte de valeur	(3)	(16)				(19)
Total valeur nette	67	227			16	309
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

Les titres non consolidés se répartissent comme suit :

En millions d'euros 2024	Valeur nette	% d'intérêt
RATP Habitat*	282	100 %
Fraîcheur de Paris	10	15 %
Eurazeo	7	3 %
Elektra	2	0,4 %
Klaxite	3	0,2 %
Paris Saclay Seed Fund	2	4 %
Zen Ride	2	8 %
Irise	1	10 %
ZENPARK	1	11 %
Autres	2	
Total général	309	

* 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 2023 de la SA HLM RATP Habitat sont :

- Chiffre d'affaires : 74,2 millions d'euros.

- Total Bilan = 956 millions d'euros, dont 492 millions d'euros d'endettement net.

- Résultat : 2,7 millions d'euros.

À noter que les chiffres 2024 audités ne sont pas encore disponibles. Ces derniers intégreront l'augmentation de capital de 239 millions d'euros effectuée par apport partiel d'actifs en novembre 2024.

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'événements 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

	31/12/2023	Augmentations	Diminutions	Impact des activités non poursuivies	Autres	31/12/2024
<i>En millions d'euros</i>						
Dépôts liés au <i>lease</i>	20	2			(1)	21
Dépôts en juste valeur	76		(2)		5	78
Prêts comité interprofessionnels du logement (CIL)	11		(2)		2	10
Prêts et autres créances	27	3	(1)		(1)	27
Actifs de régime de pension				4	(4)	
Autres actifs financiers non courants brut	133	5	(6)	4	0	137
Provisions sur autres actifs financiers		(1)	1			
Autres actifs financiers non courants nets	133	4	(5)	4	0	137

	31/12/2022	Augmentations	Diminutions	Impact des activités non poursuivies	Autres	31/12/2023
<i>En millions d'euros</i>						
Dépôts liés au <i>lease</i>	21				(1)	20
Dépôts en juste valeur	79		(3)		(1)	76
Prêts comité 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

Les dépôts liés aux *leases* (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).

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2023	Augmentations/ Diminutions	Écarts de change	Reclassement	Autres	31/12/2024
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	3					3
Autres prêts, dépôts et cautionnements	151	(114)				37
Cash collatéral lié aux opérations de lease	60	4	(1)			64
Autres placements - courants	150	50				200
Autres actifs financiers courants	364	(60)	(1)			303
Provisions sur autres actifs financiers	(13)		1			(12)
Autres actifs financiers courants nets	351	(60)	0			291

<i>En millions d'euros</i>	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	0	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

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

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024			31/12/2024		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières, fournitures et autres approvisionnements	301	(60)	242	300	(72)	228
En cours de production	24	(1)	24	24		24
Marchandises	1		1	1		1
Produits finis et intermédiaires	2		2	2		2
Total	329	(60)	268	326	(72)	254

22.2 - Variation des pertes de valeur sur les stocks

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2023	Dotations	Reprises	31/12/2024
Dépréciations sur stocks autres	(72)	(14)	26	(60)
Dépréciations sur en-cours				(1)
Total	(72)	(15)	26	(60)

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.

L'intégralité des créances clients nettes ont une échéance à moins d'un an.

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
Créances clients	1 168	939
Dépréciation des créances clients	(14)	(12)
Créances clients	1 155	927
Paiements d'avances	17	11
Charges constatées d'avance	92	58
Créances sur l'État et autres collectivités	332	285
Subventions d'investissement à recevoir	351	314
Créances diverses	338	275
Créances d'impôt sur le résultat	8	19
Dépréciation des autres débiteurs	(11)	(1)
Autres débiteurs	1 128	960
Total clients et autres débiteurs	2 283	1 887
<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
Dépréciation des créances clients en début d'exercice	(12)	(11)
Dotations de l'exercice	(3)	(2)
Reclassement	1	1
Dépréciation des créances clients en fin d'exercice	(14)	(12)

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	31/12/2024	31/12/2023
Valeurs mobilières de placement	1 536	1 749
Disponibilités	1 528	1 272
Trésorerie de clôture du bilan	3 064	3 021

Le total de la trésorerie indiqué dans le tableau des flux de trésorerie s'analyse comme suit :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	3 064	3 021
Concours bancaires courants	(1 060)	(957)
Trésorerie de clôture du TFT	2 004	2 064

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 de relance national 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 1^{er} janvier 1949 - date de création de la RATP - des actifs mis à disposition de la RATP à cette date et qui subsistaient au bilan du 31 décembre 1976.

26. Avantages au personnel

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Indemnités de départ à la retraite	282	273
Allocation décès des retraités	26	26
Indemnités de décès des actifs	10	13
Cessation anticipée d'activité	1	1
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	305	284
Indemnités de fin de contrat TFR (Italie)	30	33
Total avantages postérieurs à l'emploi	654	630
Médaille du travail	15	19
Chômage	13	13
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	32	27
Total avantages à long terme	60	60
Total	713	690

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 2024, 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, quelle que soit la raison 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 disparaître 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 :

<i>En millions d'euros</i>	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail /maladies professionnelles	Cessation anticipé d'activité	Indemnité fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net au 1^{er} 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)
Autres	1							1
Classement à l'actif (Actifs de régime de pension)							4	4
Activités non poursuivies	5							5
Passif net au 31 décembre 2023	273	13	26	284	1	33	0	630

<i>En millions d'euros</i>	Indemnités fin de carrière	Indemnités décès des actifs	Allocation décès des retraités	Rentes accidents du travail /maladies professionnelles	Cessation anticipé d'activité	Indemnité fin de contrat TFR (Italie)	Retraite des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net au 1^{er} janvier 2024	273	13	26	284	1	33		630
Charge de l'exercice	25	1	1	31		1		59
Prestations payées par l'employeur	(21)	(5)	(1)	(14)		(3)		(43)
Reprises de provisions non utilisées *	(6)							(6)
Pertes et gains actuariels	4			4		(1)	4	12
Classement à l'actif (Actifs de régime de pension)	6						(4)	2
Passif net au 31 décembre 2024	282	10	26	305	1	30	0	654

* Les reprises de provisions non utilisées concernent les salariés des centres bus qui seront transférés auprès des futurs opérateurs des délégations des services publics n°9, 42, 45 dans le cadre de la mise en concurrence par Île-de-France Mobilités de l'exploitation des bus de Paris et petite couronne précédemment opérée par l'Epic RATP.

26.1.3 Charge comptabilisée

La charge comptabilisée au cours de l'exercice se décompose de la façon suivante :

<i>Charge de l'exercice comptabilisée en 2023 (en millions d'euros)</i>	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail /maladies professionnelles	Cessation anticipé d'activité	Indemnité fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	(13)	(1)		(21)			(1)	(36)
Coûts d'intérêts nets	(10)	(1)	(1)	(10)				(21)
Impact résultat	(22)	(2)	(1)	(31)				(57)

<i>Charge de l'exercice comptabilisée en 2024 (en millions d'euros)</i>	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail /maladies professionnelles	Cessation anticipé d'activité	Indemnité fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	(16)	(1)		(21)			(1)	(39)
Coûts d'intérêts nets	(9)		(1)	(10)		(1)	1	(20)
Impact résultat	(25)	(1)	(1)	(31)		(1)		(59)

26.1.4 Impact en autres éléments du résultat global

Les écarts actuariels au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont les suivants :

<i>Montant comptabilisé en capitaux propres 2023 (en millions d'euros)</i>	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail /maladies professionnelles	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	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
<i>Montant comptabilisé en capitaux propres 2024 (en millions d'euros)</i>	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail /maladies professionnelles	Cessation anticipé d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Solde d'ouverture	57	7	3	32	(10)	(26)	9	72
Variation pertes et gains actuariels de l'exercice	(4)			(4)			(4)	(13)
Autres	(5)							(5)
Solde de clôture	48	7	2	28	(10)	(26)	5	55

26.1.5 Évolution de l'engagement et des actifs de couverture

<i>En millions d'euros</i>	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail /maladies professionnelles	Cessation anticipé d'activité	Indemnité fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2024	273	13	26	284	1	33		630
Coûts des services	16	1		21				38
Charges désactualisation	10	1	1	10				21
Prestations payées	(21)	(1)	(1)	(14)		(3)		(40)
Reprises de provisions non utilisées *	(6)	(3)						(9)
Pertes et gains actuariels	4			4		(1)		8
Autres	6							6
Engagement au 31 décembre 2024	282	10	26	305	1	30		654
Actifs de couverture au 31 décembre 2024							1	1
Engagement net des actifs de régimes	282	10	26	305	1	30	1	654
Actifs de régime de pension							(1)	(1)
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2024	282	10	26	305	1	30		654

* Les reprises de provisions non utilisées concernent les salariés des centres bus qui seront transférés auprès des futurs opérateurs des délégations des services publics n°9, 42, 45 dans le cadre de la mise en concurrence par Île-de-France Mobilités de l'exploitation des bus de Paris et petite couronne précédemment opérée par l'Epic RATP.

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
Actif net à l'ouverture	2	2
Intérêts sur les actifs		
Contribution de l'employeur		
Prestations payées par les actifs de couverture		
Pertes et gains actuariels		
Différence de change		
Autres		
Impact des activités non poursuivies		
Actif net à la clôture	1	2

Les actifs des filiales sont investis à environ 3 % d'actions, 49 % 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 :

	31/12/2024		31/12/2023	
	Zone euro	Royaume-Uni (IFRS 5)	Zone euro	Royaume-Uni
Taux d'actualisation	3,25 %	5,55 %	3,25 %	4,80 %
Taux d'inflation	2,00 %	3,10 %	2,00 %	3,00 %
Profil de carrière inflation comprise	2,00 %		2,0 % à 2,2 %	
Table de mortalité	TGH 05/TGF 05	104 % / 106 % - S3PA_Female 125 % / 117 % S3PA_Male	TGH 05/TGF 05	S3PMA / S3PFA
Âge de départ moyen projeté	64	65	59,45	65
Taux de valorisation des pensions	NA	2,90 %	NA	2,80 %
Taux de turnover	entre 1 % et 20 % selon âge	NC	entre 5,26 % et 0 %	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 13,07 ans au 31 décembre 2024.

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 accident du travail et maladie professionnelle (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.

	Médailles du travail	Rentes accidents travail /maladie professionnelles des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Total avantages long terme
<i>En millions d'euros</i>						
Passif net comptabilisé au 1 ^{er} janvier 2023	22	24	0	10	0	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	0	13	0	60

<i>En millions d'euros</i>	Médailles du travail	Rentes accidents travail/maladie professionnelles des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Total avantages long terme
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2024	19	27		13	0	60
Coûts des services rendus	1	6				7
Prestations payées	(1)	(4)		(12)		(17)
Reprises non utilisées ^(*)	(4)					(4)
Charge désactualisation	1	1				2
Écart actuariel	(1)	1		11		11
Passif net comptabilisé au 31 décembre 2024	15	32		13	0	60

^(*) Les reprises de provisions non utilisées concernent les salariés des centres bus qui seront transférés auprès des futurs opérateurs des délégations des services publics n°9, 42, 45 dans le cadre de la mise en concurrence par Île-de-France Mobilités de l'exploitation des bus de Paris et petite couronne précédemment opérée par l'Épic RATP.

26.2.2 Principales hypothèses actuarielles

	31/12/2024	31/12/2023
Taux d'actualisation	3,25 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	2,00 %	2,20 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF 05	TGH 05/TGF05
Âge de départ moyen projeté	64	59,45
Taux de turnover	entre 1 % et 20 % selon âge	entre 5,26 % et 0 %

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 :

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
Dotations et reprises aux provisions	8	14

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.

	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
<i>En millions d'euros</i>							
Provisions non courantes	240	60	(44)	(27)	(39)	17	207
Démantèlement	47			(1)			46
Litiges	10	3	(1)	(1)			10
Accident de droit commun	67	24	(14)	(8)	(19)		50
Autres charges	51	21	(17)	(8)	(3)		44
Autres risques	64	13	(13)	(8)	(16)	17	58
Provisions courantes	72	32	(21)	(20)	26	(3)	86
Démantèlement							
Litiges	14	3	(1)	(3)			12
Accident de droit commun	39	22	(12)	(12)	19	(3)	53
Autres charges	6	2	(1)		(1)		6
Autres risques	14	5	(7)	(5)	8		15
Total des provisions	312	92	(66)	(47)	(13)	14	293

	31/12/2023	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	Impact des activités non poursuivies	31/12/2024
Provisions non courantes	207	70	(27)	(11)	(3)		236
Démantèlement	46		(3)		2		45
Litiges	10	3	(1)	(2)			11
Accident de droit commun	50	19	(12)	(3)	1		54
Autres charges	44	46	(10)	(1)	3		82
Autres risques	58	2	(1)	(5)	(9)		44
Provisions courantes	86	67	(21)	(9)	6	(2)	126
Démantèlement							
Litiges	12	4	(1)	(1)			15
Accident de droit commun	53	10	(5)	(5)	1	(2)	52
Autres charges	6	39	(12)	(2)			30
Autres risques	15	14	(3)	(1)	5		29
Total des provisions	293	137	(48)	(20)	2	(2)	363

— 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 2024 sur cette procédure. Cette provision pour risque figure toujours au bilan au 31 décembre 2024, pour un montant identique depuis 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.

— 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 accident de droit commun

Les provisions pour accidents de droit commun comprennent l'engagement constaté pour couvrir les risques sur des accidents voyageurs intervenus sur les réseaux, sur la base des cas déclarés au sein de l'Epic RATP et dans les filiales de transport françaises et à l'international. 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.

— Provisions pour autres charges

Les provisions pour autres charges comprennent, entre autres, les provisions pour pertes à terminaison rencontrées par le Groupe sur certains contrats devenus déficitaires.

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

RATP a émis un emprunt obligataire de 200 millions de francs suisses à 12 ans et un emprunt obligataire *green* de 500 millions d'euros à 10 ans dans le cadre de son programme EMTN (en date du 16 avril 2024). D'autre part, elle a effectué une levée d'emprunt obligataire en francs Suisses pour 200 millions d'euros (150 millions CHF en février 2024 et 50 millions de CHF en avril 2024). Enfin, elle a effectué un remboursement d'emprunts obligataires pour 650 millions d'euros (500 millions à échéance juin 2024 et 150 millions à échéance septembre 2024).

28.1 - Détail des dettes financières courantes et non courantes

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Emprunts obligataires	4 795	4 530
Emprunts auprès de la région Île-de-France	75	85
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	21	20
Dépôts et cautionnements (reçus)	7	7
Emprunts auprès des établissements de crédit	327	507
Autres emprunts et dettes	1	1
Total dettes financières - non courantes	5 226	5 150
Emprunts obligataires	443	650
Emprunts auprès de la région Île-de-France	14	14
Emprunts plan épargne entreprise	194	197
Emprunts auprès des établissements de crédit	254	40
Dépôts et cautionnements (reçus)		
Billets de trésorerie	1 913	1 912
Autres emprunts et dettes	33	11
Concours bancaires	1 060	957
Intérêts courus non échus	58	47
Total dettes financières - courantes	3 969	3 827
Total	9 195	8 977

28.2 - Variations des passifs liés aux activités de financement

En millions d'euros	31/12/2023	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	31/12/2024
Dettes financières - non courantes	5 150	748				6	13	(691)			5 226
Dettes financières - courantes	3 827	(665)	12		86	16	45	692		(44)	3 969
Total dettes financières	8 977	83	12		86	22	58			(44)	9 195

28.3 - Dettes financières par échéance

<i>En millions d'euros</i>	2025	2026	2027	2028	2029	> 5 ans
Emprunts obligataires EUR	262	460	508	8	508	3 114
Intérêts sur emprunts obligataires EUR	96	88	71	66	66	475
Emprunts obligataires libellés en devises	174					209
Intérêts sur emprunts obligataires libellés en devises	4	3	3	3	3	22
Emprunts auprès de la région Île-de-France	13	13	11	10	9	38
Intérêts sur emprunts auprès de la région Île-de-France	1	1	1	1	1	2
Emprunts plan épargne entreprise (PEE)	194					
Intérêts sur emprunts PEE	3					
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	25					
Emprunts auprès des établissements de crédit	254	63	63	63	63	75
Billets de trésorerie	1 913					
Autres emprunts et dettes	33					
Concours bancaires	1 060					
Total dettes financières	4 032	627	657	151	650	3 934

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.

28.4 - Emprunts obligataires

Les emprunts obligataires concernent uniquement l'Epic RATP.

<i>Emprunts obligataires (en millions d'euros)</i>	31/12/2024	31/12/2023	Variation	Taux d'intérêt effectif
EUR 0.375 % 15 Jun 2024		500	500	0,49 %
EUR 1.38 % 16 Sep 2024		150	150	1,39 %
USD 0.612 % 22 Juil 2025	97	91	(6)	0,67 %
USD 0.571 % 29 Juil 2025	96	91	(6)	0,63 %
EUR 2.441 % 24 Oct 2025	50	50		2,49 %
EUR 3.03 % 25 Oct 2025	200	200		3,05 %
EUR 3.75 % 19 Oct 2026	450	449		3,81 %
EUR 0.875 % 25 Mai 2027	499	499		0,92 %
EUR 0.35 % 20 Jun 2029	499	499		0,40 %
EUR 1.75 % 25 Mai 2031	50	499	449	1,78 %
EUR 4.11 % 01 Jul 2031	499	50	(449)	4,16 %
EUR 1.875 % 25Mai32	498	498		0,99 %
EUR Verdibus mai 2032	14	20	6	0,55 %
EUR Verdibus Dec 2032	20	26	6	2,32 %
EUR 3,25 % Avril 2033	496	496	1	3,25 %
EUR 3,25 % Mai 2034	496			3,25 %
EUR Verdibus juin 2034	3			2,94 %
EUR 0.4 % 0 19 Dec 2036	40	44	4	0,43 %
CHF 1,5125 % 6 Mars 2036	212			1,52 %
EUR 0,64 % 13 Août 2041	100	100		0,66 %
EUR 1.90 % 26 Jun 2048	100	100		1,91 %
EUR 1.905 % 06 Jui 2048	50	50		1,92 %
EUR 1.82 % 18 Jui 2048	50	50		1,83 %
EUR 0.938 % 25 Mai 2050	150	329	180	0,95 %
EUR 1.07 % 28 Avr 2050	329	150	(180)	1,08 %
EUR 0,953 % 24 Mai 2052	50	50		0,97 %
EUR 0.875 % 18 Août 2080	191	191		1,00 %
Total emprunts obligataires	5 238	5 179	(58)	

28.5 - 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	31/12/2024	31/12/2023
Dettes financières	9 195	8 977
Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie	(32)	(6)
Instruments dérivés à la juste valeur sur option	(10)	36
Intérêts courus non échus	(59)	(47)
Avance prêts CIL	(3)	(4)
Dépôts et cautionnements *	(21)	(20)
Autres actifs financiers liés aux opérations de <i>lease</i>	(45)	(48)
Placements à court terme	(200)	(150)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(3 064)	(3 021)
Autres **	(79)	(165)
Endettement net Groupe	5 681	5 552

* Ces dépôts ont des termes parfaitement symétriques aux emprunts liés aux terminaisons de *lease*, ils viennent en déduction du calcul de l'endettement net.

** Dont sommes versées en garantie des swaps de flux (dépôt en collatéral) pour 24,5 millions d'euros au 31 décembre 2024.

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	31/12/2024	31/12/2023
Dettes fournisseurs	1 325	1 138
Dettes sur immobilisations	615	693
Dettes fiscales et sociales	978	844
Dettes diverses d'exploitation	84	14
Subvention d'investissement	36	35
Produits constatés d'avance	94	115
Autres dettes diverses	143	152
Dettes d'impôt sur le résultat	9	2
Total	3 284	2 994

L'intégralité des dettes fournisseurs ont une échéance à moins d'un an.

30. Incidence de la variation du BFR

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Stocks	(12)	1
Avances et acomptes versés sur commande	(7)	
Créances clients et comptes rattachés	(230)	762
Créances envers l'État et les autres collectivités publiques (dont créances vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités)	(216)	42
Autres créances	48	16
Charges constatées d'avance	(31)	(2)
Avances et acomptes reçus sur commande	70	1
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	205	(136)
Dettes fiscales et sociales (dont dettes vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités)	242	44
Autres dettes	(21)	(263)
Produits constatés d'avance	(22)	(347)
Total Incidence de la variation du BFR	26	117

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.

— 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 2025, 2026, 2027 et 2028.

— 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 2024, ce programme affichait un encours moyen de 2 milliards d'euros, permettant au Groupe de se constituer une réserve de liquidités moyenne de 1,6 milliard d'euros sur l'année 2024. L'Epic RATP dispose également d'une facilité de crédit renouvelable (RCF) à hauteur de 500 millions d'euros avec pour échéance juillet 2029.

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 2024 s'élève à 1.9 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 2024 est souscrite à 95 % à taux fixe.

Total des dettes avant couverture (coût amorti)	31/12/2024	31/12/2023
Dette obligataire USD en millions d'euros	193	181
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Dette obligataire EUR en millions d'euros	5 045	4 998
Taux variable	0 %	0 %
Taux fixe	100 %	100 %
Emprunt Île-de-France long terme en millions d'euros	89	99
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
PEE en millions d'euros	194	197
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	0 %	0 %
Total en millions d'euros	5 520	5 475
Taux fixe	95 %	95 %
Taux variable	5 %	5 %
Total des dettes avant couverture (coût amorti)	31/12/2024	31/12/2023
Total dette (nominal) en millions d'euros	5 520	5 475
dont dette à taux variable	283	296
% fixe de la dette	95 %	95 %

Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires de l'Epic RATP s'élèvent à 97 millions d'euros en 2024. 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 :

En millions d'euros	31/12/2024			
	Valeur comptable des dérivés actifs	Valeur comptable des dérivés passifs	Juste valeur des collatéraux financiers	Exposition nette
Dérivés de taux et de change	47	8	11	13
Couverture de matière première	13	50		
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>		21	25	3
Couverture de change dépôt de <i>lease</i>		34	26	(8)
En millions d'euros	31/12/2023			
	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 matière première	0	121		
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>		20	22	2
Couverture de change dépôt de <i>lease</i>		28	27	(1)

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)

2024	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	61	61		53	8	
- CCS EUR/USD	174	174		174		
- CCS EUR/CHF	209	209				209
USD						
- CCS _{Lease} USD/EUR	45	45		20	8	17
Forex						
Achat à terme EUR/USD	175	175		175		
Vente à terme EUR/GBP	197	197		197		
Achat à terme EUR/CHF	54	54		54		
Matières premières						
PEG_Month EUR MWH	37	37		22	14	
ELEC_Month EUR MWH	216	216		58	158	

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	1059	1015		1015		
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

En millions d'euros	31/12/2024					
	Actif non courant	Actif courant	Actif Total	Passif non courant	Passif courant	Passif Total
Cash flow hedge	33	23	56	18	40	58
Fair value hedge		11	11	18	16	35
Non hedge					2	2
Total	33	34	67	36	58	94

En millions d'euros	31/12/2023					
	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

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 2024 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 2024 sont (i) 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, ainsi que (ii) les opérations de couverture énergie (gaz et électricité).

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

		Niveau hiérarchique de juste valeur			
31/12/2024, en millions d'euros	Valeur comptable au bilan	Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation des actifs à la juste valeur					
Titres non consolidés	309	309			309
Instruments financiers dérivés	67	67		67	
Actifs financiers en concession	3 686	3 686		3 686	
Autres actifs financiers	428	431	259	172	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 064	3 064	459 631	(456 567)	
Actifs détenus en vue de la vente					
Évaluation des passifs à la juste valeur					
Dettes financières	9 195	8 548	4 533	4 015	
Instruments financiers dérivés	95	95		95	

31/12/2023, en millions d'euros	Valeur comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Évaluation 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					
Évaluation des passifs à la juste valeur					
Dettes financières	8 977	8 540	4 738	3 802	
Instruments financiers dérivés	204	204		204	

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 transferts 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 » (OT), 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'infrastructure » (GI), 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 » (SUR), lié aux activités de sûreté en Île-de-France exercées par l'Epic RATP ;

- le secteur des « 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

<i>Exercice 2024 en millions d'euros</i>	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel	dont amortissements	Résultat net part du Groupe
Opérateurs de transport	5 715	243	5 958	(158)	(218)	(262)
Gestion d'infrastructures	1 179	82	1 261	278	(348)	200
Sûreté	166	1	167	(6)	(3)	(6)
Autres services et siège	80	875	955	288	(39)	273
Éliminations intersecteurs		(1 201)	(1 201)			
Total	7 140		7 140	403	(608)	204

<i>Exercice 2023 en millions d'euros</i>	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel	dont amortissements	Résultat net part du Groupe
Opérateurs de transport	5 185	231	5 416	(141)	(206)	(260)
Gestion d'infrastructures	1 093	101	1 194	283	(317)	223
Sûreté	151	1	152	(2)	(2)	()
Autres services et siège	83	818	902	(34)	(43)	(72)
Éliminations intersecteurs		(1 152)	(1 152)			
Total	6 512		6 512	107	(568)	(109)

— 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	
	Immobilisation 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
<i>Exercice 2024 en millions d'euros</i>					
Opérateurs de transport	2 027	3 686	8 292	(279)	(71)
Gestion d'infrastructures	6 369		7 442	(645)	
Sûreté	51		80	(19)	
Autres services et siège	319		4 174	(42)	
Total	8 766	3 686	19 989	(985)	(71)

	Éléments bilantiels			Tableau des flux de trésorerie	
	Immobilisation 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
<i>Exercice 2023 en millions d'euros</i>					
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 et siège	343		3 953	(46)	
Total	8 535	3 752	19 203	(864)	(116)

35. Garanties

35.1 - Garanties données

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024			31/12/2023		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	52	929	980	60	823	883
dont						
- Cautions auprès d'associations ou autres	1	929	929	2	823	825
- Avantages au personnel	28		28	35	0	35
- Opérations de <i>leasehold</i> sous locations	23		23	23	0	23
Total engagements donnés	52	929	980	60	823	883

35.2 - Garanties reçues

<i>En millions d'euros</i>	31/12/2024			31/12/2023		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	747	44	791	729	24	753
Total engagements reçus	747	44	791	729	24	753

36. Engagements hors bilan

36.1 - En matière d'investissements en immobilisations

Pour l'Epic RATP, les investissements contractés à la date de clôture mais non enregistrés dans les comptes s'élèvent à 1 154 millions d'euros au 31 décembre 2024 (hors biens 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 le 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 décisions du 18 mars 2020, a adressé à la région Île-de-France une injonction de prendre, dans un délai de 6 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 6 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.

Depuis l'arrêté du 31 décembre 2023, plusieurs courriers ont été adressés par la région Île-de-France en vue de l'émission de titres de recettes pour un montant global évalué par la région à hauteur de 13,8 millions d'euros auprès de certaines filiales du Groupe. Ces titres de recettes n'ont toutefois toujours pas été émis par la région. Si la région Île-de-France émet les titres de recettes sur cette base, des recours à caractères suspensifs tendant à l'annulation de ces derniers seront introduits 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 2024, 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 pour bénéficier d'une subvention de 54,7 millions d'euros.

Les contrats ont été signés en mars et septembre 2021, ainsi qu'en mars 2023 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. Au 31 décembre 2024, 34,2 millions d'euros de financement européens ont déjà été encaissés.

En contrepartie de ce financement européens est associé un prêt obligatoire 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) ainsi qu'un troisième contrat signé en mars 2023 pour un montant de 4 millions d'euros.

Cette plateforme, qui s'inscrit dans le cadre du plan de relance géré par la Caisse des dépôts et consignations 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	31/12/2024	31/12/2023
Ressources du contrat Île-de-France Mobilités	5 249	4 886
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	16	16
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, Île-de-France Mobilités, région Île-de-France, autres)	1 131	1 388
Emprunts région Île-de-France remboursés sur l'exercice	13	15
Dettes financières envers la région Île-de-France	94	107
Créances sur l'État et les collectivités	351	342
Créances sur Île-de-France Mobilités (hors IFRIC 12)	624	333
Dettes envers l'État et les collectivités	62	63
Dettes envers Île-de-France Mobilités	435	315
Dettes envers Île-de-France Mobilités - versement transport	19	16
Produit constatés d'avance envers Île-de-France Mobilités	18	11

— 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	31/12/2024	31/12/2023
Avantages à court terme hors charges patronales *	3,3	3,2

* Comprenant les salaires bruts, 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 k€	Réseau KPMG	Réseau Forvis Mazars	Autres Cabinets d'audit	Total
Missions de commissariat aux comptes	1 549	1 354	200	3 103
Prestations liées au commissariat aux comptes	58	312	1	372
Autres prestations	-	-	-	-
Total	1 608	1 666	201	3 475

Les honoraires des commissaires aux comptes (y compris activités non poursuivies) de l'exercice 2024 s'élèvent à 3 475 millions d'euros.

39. Événements postérieurs à la clôture

Fin février 2025, le Groupe a finalisé le processus de cession de ses activités bus à Londres au groupe anglais First, conformément à l'accord signé en décembre 2024, confirmant ainsi les hypothèses de valorisation prises à la clôture de l'exercice. Cet événement postérieur à la clôture n'appelle donc pas d'ajustement complémentaire dans les comptes consolidés 2024.

40. Liste des sociétés du Groupe

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
RATP	France	100,00	100,00	IG
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG
Assetco Toscana SRL	Italie	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
CAP Expertise	France	100,00	100,00	IG
Capital Metro Company	Arabie Saoudite	80,00	80,00	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 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 de Charleville Mézières	France	100,00	100,00	IG
Compagnie de transport du Lac du Bourget	France	100,00	100,00	IG
Compagnie de transport du Valenciennois et du Hainaut	France	100,00	100,00	IG
Compagnie des Transports de Voyageurs du Mantois Interurbains	France	100,00	100,00	IG
Compagnie des Transports du Boulonnais	France	100,00	100,00	IG
Compagnie des Transports Golfe du Morbihan Vannes Agglomération	France	100,00	100,00	IG
Compagnie des Transports Yonnais	France	100,00	100,00	IG
Compagnie Francilienne de Transport et de la Mobilité	France	100,00	100,00	IG
CTPC	France	100,00	100,00	IG
CTPL	France	100,00	100,00	IG
DL Entreprises	France	100,00	100,00	IG
Dunois	France	100,00	100,00	IG
El Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG
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
H R Richmond Ltd	Angleterre	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
La Ferroviaria Italiana	Italie	11,71	11,71	MEE

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
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	70,00	70,00	IG
ORA L15	France	60,00	60,00	IG
Orlyval Service	France	99,00	99,00	IG
Paris Seine Mobilités	France	100,00	100,00	IG
Parklife Metro	Australie	10,00	10,00	MEE
Pôle d'Échanges Multimodal de Mantes	France	100,00	100,00	IG
Public Transportation Company	Arabie Saoudite	20,00	20,00	MEE
RATP Cap Académie	France	100,00	100,00	IG
Ratp CAP Arc Sud et Ouest	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Ateliers Championnet	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Ile de France	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Mantois	France	100,00	100,00	IG
RATP CAP T10	France	100,00	100,00	IG
RATP Coopération	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Asia Pacific PTE LTD	Singapour	100,00	100,00	IG
RATP Dev Canada	Canada	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 Manille	Philippines	99,99	99,99	IG
RATP Dev Middle East	Emirats Arabes Unis	100,00	100,00	IG
RATP Dev Québec	Canada	100,00	100,00	IG
RATP DEV RAIL	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	Etats Unis	94,29	94,29	IG
RATP Dev USA LLC.	Etats Unis	100,00	100,00	IG
RATP Dev WSA	Australie	100,00	100,00	IG
RATP Developement Mobility Cairo	Egypte	100,00	100,00	IG
RATP Development Regional Headquarters	Arabie Saoudite	100,00	100,00	IG
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG
RATP Participations	France	100,00	100,00	IG
RD Angers	France	100,00	100,00	IG
RD Ardennes Métropole	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

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
RD Breizh	France	100,00	100,00	IG
RD Brest	France	100,00	100,00	IG
RD Brive	France	100,00	100,00	IG
RD Caen la Mer	France	100,00	100,00	IG
RD Creil	France	100,00	100,00	IG
RD Grand Narbonne	France	100,00	100,00	IG
RD Interurbain Oise 4	France	100,00	100,00	IG
RD Laval	France	100,00	100,00	IG
RD Lorient Agglomération	France	100,00	100,00	IG
RD Lyon	France	100,00	100,00	IG
RD Lyon Express	France	100,00	100,00	IG
RD Navette fluviale de Lyon	France	80,00	80,00	IG
RD Orly	France	100,00	100,00	IG
RD Pays de Champagne	France	100,00	100,00	IG
RD Pays-Basque Adour	France	100,00	100,00	IG
RD Quimper Bretagne Occidentale	France	100,00	100,00	IG
RD Quimperlé Communauté	France	100,00	100,00	IG
RD Saclay	France	100,00	100,00	IG
RD Saint Malo	France	100,00	100,00	IG
RD Saintes Grandes Rives l'Agglo	France	100,00	100,00	IG
RD Toulon Provence Méditerranée	France	95,00	95,00	IG
RD31	France	100,00	100,00	IG
RDB Thonon	France	70,00	70,00	IG
RDGS	Angleterre	100,00	100,00	IG
RDK	France	50,00	50,00	MEE
RDK LLC (Educationnal City)	Qatar	50,00	50,00	MEE
RDLT	Angleterre	100,00	100,00	IG
RDTC	Chine	100,00	100,00	IG
RDTI	Inde	100,00	100,00	IG
RKH Qitarat LLC	Qatar	30,50	30,50	MEE
Saint-Quentin-en-Yvelines Bus	France	89,52	89,52	IG
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG
Société d'Exploitation de Lignes Touristiques	France	100,00	100,00	IG
Société des Lignes Touristiques	France	100,00	100,00	IG
Société des Transports Départementaux de la Marne	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
Société Téléphérique du Salève	France	51,00	51,00	IG
STILE	France	100,00	100,00	IG
STIVIMMO	France	50,00	50,00	MEE
TFT SpA	Italie	11,71	11,71	MEE
TIM Bus	France	50,02	50,02	IG
TOT The Original Sight Tour Limited	Angleterre	100,00	100,00	IG
Tram di Firenze	Italie	7,27	7,27	MEE
Transports Public de l'Agglomération Annemassienne	France	51,00	51,00	IG
Transports Voyageurs du Mantois	France	100,00	100,00	IG

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
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
Pôle Ingénierie	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
Groupe Systra	France	20,00	20,00	MEE
Pôle Solutions Ville	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
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 Habitat Intermédiaire	France	49,00	49,00	MEE
RATP Real Estate	France	100,00	100,00	IG
RATP Solutions Industrielles	France	100,00	100,00	IG
RATP Solutions ville	France	100,00	100,00	IG
RATP Underground	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
Société d'aménagement Denfert-Montsouris	France	100,00	100,00	IG
Société des Réseaux Numériques Francilien	France	75,00	75,00	IG
Telcité NAO	France	100,00	100,00	IG
Urban Station	France	100,00	100,00	IG
Pôle Services	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
Ixxi Techside	France	100,00	100,00	IG
Mappy	France	100,00	100,00	IG
Navocap	France	100,00	100,00	IG
RATP Consulting	France	100,00	100,00	IG
RATP Evolution Services	France	100,00	100,00	IG
RATP Maintenance Services	France	100,00	100,00	IG
RATP Sécurité Expertises	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
Wizway Solutions	France	25,00	25,00	MEE

COMPTES SOCIAUX

A decorative horizontal band featuring a repeating wavy line pattern. The pattern consists of multiple thin blue lines forming a series of connected 'V' shapes, with a single, slightly thicker red line running through the center of the band.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Page 232

Bilan Epic RATP

Page 235

Compte de résultat Epic RATP

Page 236

Annexe aux comptes sociaux

Page 237

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2024

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 2024, 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 1^{er} janvier 2024 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 (22 410 millions d'euros, soit 77% à fin 2024) et sont portées par ses différentes UGT : l'opérateur de transport (OT), le gestionnaire d'infrastructure (GI), le gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris (GIGP) 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. Depuis 2022, le contexte macroéconomique a par ailleurs été marqué par 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 2024, le contrat 2025 – 2029 étant encore en cours de négociation avec Île-de-France Mobilités, la direction a réalisé une analyse différenciée par catégorie d'actifs, en s'appuyant notamment sur les prévisions de flux de trésorerie fixés dans l'offre remise à Île-de-France Mobilités, 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. 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.

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux membres du conseil d'administration.

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 Forvis Mazars et KPMG SA ont été nommés commissaires aux comptes de la RATP par le Commissaire aux Participations de l'Etat le 26 mars 2015.

Au 31 décembre 2024, les cabinets Forvis Mazars et KPMG SA étaient dans la 10^{ème} 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 14 mars 2025

KPMG SA

Courbevoie,
le 14 mars 2025

Forvis Mazars

Stéphanie Millet
Associée

Erwan Candau
Associé

Bilan Epic RATP

Actif

En millions d'euros	Notes	31/12/2024			31/12/2023
		Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	2	1 959	1 031	928	829
Immobilisations corporelles	2	38 854	17 372	21 482	20 905
Immobilisations financières	3	1 514	2	1 512	1 150
Actif immobilisé		42 326	18 405	23 922	22 884
Stocks et en-cours	4	277	56	221	211
Créances	5	2 085	5	2 080	1 771
Valeurs mobilières de placement	6	1 697		1 697	2 066
Disponibilités		1 085		1 085	940
Compte de liaison actif				-	-
Actif circulant		5 144	61	5 083	4 988
Frais d'émission d'emprunts		1		1	1
Primes de remboursement des obligations		18		18	17
Écarts de conversion actif		40		40	52
Total actif		47 529	18 466	29 063	27 941

Passif

En millions d'euros	Notes	31/12/2024			31/12/2023
		Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition				251	251
Écarts de réévaluation				183	192
Dotations en capital				433	433
Réserves				295	295
Report à nouveau				4 005	3 996
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)				260	9
Situation nette				5 427	5 177
Provisions réglementées				952	884
Subventions d'investissement				10 821	10 296
Capitaux propres	7			17 200	16 357
Provisions pour risques et charges	8			281	275
Dettes financières	9			8 566	8 441
Dettes fiscales et sociales				725	684
Autres dettes	10			2 251	2 134
Écarts de conversion passif				40	52
Total passif				29 063	27 941

Compte de résultat Epic RATP

En millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
		Net	Net
Chiffre d'affaires	11	7 105	7 235
Produits divers		1 399	1 311
Produits en atténuation des charges d'amortissements		433	375
Produits d'exploitation		8 937	8 921
Énergie		(342)	(466)
Frais relatifs aux lignes affrétées		(41)	(37)
Charges de circulation		(22)	(22)
Matières et autres charges externes		(3 561)	(3 809)
Impôts, taxes et versements assimilés		(270)	(221)
Charges de personnel		(3 206)	(3 017)
Salaires et traitements		(2 172)	(2 022)
Charges sociales		(985)	(925)
Résultat des régimes spéciaux		3	(15)
Intéressement		(52)	(54)
Dotations aux amortissements et aux provisions		(1 301)	(1 229)
Autres charges		(23)	(20)
Résultat d'exploitation		172	102
Produits financiers		147	190
Charges financières		(260)	(283)
Résultat financier	13	(113)	(93)
Résultat courant		58	10
Produits exceptionnels		407	112
Charges exceptionnelles		(206)	(113)
Résultat exceptionnel	14	201	(2)
Impôts sur les bénéfices	15	1	1
Résultat net		260	9

Annexe aux comptes sociaux

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

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

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

Dans le prolongement de ce règlement, la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (dite loi ORTF) organise la fin du monopole de la RATP sur l'exploitation des réseaux et lignes de transport en région d'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 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 1^{er} 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 des grands projets.

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

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

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

- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express, à l'exclusion de celle concernant les prolongements susvisés de la ligne 14 (disposition entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2020),
- l'activité exercée par son service interne de sécurité mentionnée à l'article L. 2251-1 du Code des transports, dont le périmètre d'intervention est étendu aux emprises immobilières de l'infrastructure du Grand Paris Express (disposition prenant effet au 1^{er} janvier 2021). La LOM confirme le monopole de cette activité de sûreté sur le réseau ferré historique, et l'étend au réseau du Grand Paris Express.

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

S'agissant de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express mentionnée aux articles 20 et 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris Express, cette régulation se traduit par l'obligation de mettre en place un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC), validé par l'ART, qui devra assurer que le groupe RATP ne bénéficie pas, du fait de son rôle de gestionnaire technique, d'informations susceptibles de lui conférer un avantage dans la procédure de désignation de l'opérateur de transport par Île-de-France Mobilités. Ce PGIC, pour lequel l'ART a rendu un avis conforme, a été publié le 3 août 2022. Par ailleurs, la RATP doit publier 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 messieurs Jean-Paul Bailly et Jean Grosset.

Sur le plan social, le texte prévoit notamment :

- une garantie de maintien sur leur site actuel des salariés actuellement en centre bus dont les contrats de travail seront transférés aux nouveaux opérateurs ;
- **des conditions de transfert simplifiées pour les salariés actuellement entités mutualisées avec** des critères simplifiés et un renforcement des possibilités de volontariat ;
- **le maintien au sein de l'Epic RATP des salariés occupant des fonctions de support en central (pas de transfert) ;**
- le bénéfice des garanties sociales (« sac à dos social ») pour tous les salariés transférés, qu'ils soient transférés aux nouveaux opérateurs ou au sein d'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 d'Île-de-France Mobilités ;
- le report de l'entrée en vigueur de certaines dispositions du cadre social territorialisé (CST) pour une période transitoire de 15 mois maximum.

Quatre décrets en application de la loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 visant à encadrer la mise en concurrence des autobus franciliens de la RATP par l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités sont parus le 5 juin 2024.

— 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 1^{er} 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 2024 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 7 mars 2025.

— Événements significatifs intervenus au cours de l'exercice

L'exercice 2024 a été tout particulièrement marqué par l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Ces événements ont nécessité un renforcement significatif du niveau de service pour permettre d'accueillir et de transporter les spectateurs et les participants aux Jeux dans les meilleures conditions. Le Groupe (Epic RATP et filiales franciliennes) a ainsi significativement accru ses moyens de production pendant cette période, à travers une accélération des recrutements, des dispositifs indemnitaires visant à favoriser la mobilisation des personnels et un renforcement des contrats de sous-traitance.

L'exercice a également été marqué par plusieurs évolutions majeures sur le réseau de l'Epic RATP, dont plusieurs volets constituaient des éléments clé pour l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 :

- mise en service du prolongement de la ligne automatique 14 au sud de la région parisienne jusqu'à l'aéroport d'Orly et au nord jusqu'à Saint-Denis – Pleyel au mois de juin 2024. Cet ouvrage, propriété de la Société des grands projets et construit sous maîtrise d'ouvrage RATP, a permis d'augmenter significativement l'offre de transport produite par cette ligne, en doublant sa longueur (de 15 à 30 km) et sa capacité, à 1 million de voyageurs par jour ;
- mise en service du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny - Bois-Perrier dans l'est de la région parisienne au mois de juin 2024. Cet ouvrage est la propriété de la RATP et permettra également un renfort significatif de l'offre de transport produite sur cette ligne, prolongée de 6 km ;
- mise en service du prolongement du tramway T3b jusqu'à la Porte Dauphine en avril 2024. La ligne est prolongée de 3,2 km ;
- poursuite du programme de renouvellement des matériels roulants bus, tramway, métro et RER.

D'une manière plus globale sur l'ensemble de l'exercice 2024, le trafic poursuit sa hausse par rapport aux exercices précédents, avec une croissance de 4,3 % du nombre de voyages par rapport à 2023, mais reste inférieur de 10 % à son niveau de 2019 pré-Covid 19.

En 2024, l'Epic RATP s'est préparé également à la transition de son réseau historique de bus (Paris et petite couronne), ouvert progressivement à la concurrence à compter de 2025. La RATP prépare le transfert effectif de ces activités vers les nouveaux opérateurs qui seront désignés par l'autorité organisatrice : transfert des biens en concession (bus, centres bus, gares routières, systèmes d'information, etc.) à Île-de-France Mobilités ; reprise du personnel des centres bus par les nouveaux opérateurs. Il travaille aux côtés de l'autorité organisatrice pour assurer le bon déroulement opérationnel de cette transition et garantir la continuité et la qualité du service rendu aux voyageurs.

En novembre 2024, l'Epic RATP, dans le cadre de la réorganisation des actifs immobiliers, a procédé à un apport partiel d'actifs au profit de sa filiale non consolidée mais détenue à 100 %, RATP Habitat. L'opération vise à accroître les fonds propres de RATP Habitat afin de lui permettre de poursuivre le développement de son offre de logements et de se renforcer, dans un secteur du logement social marqué par une concentration croissante des acteurs.

L'apport partiel d'actif, valorisé à 239 millions, a donné lieu à des opérations en cascade d'apport de titres sans effet sur la trésorerie. La plus-value comptable générée s'élève à 229 millions d'euros.

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

1.1.1 Régime de propriété des biens inscrits à l'actif

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

- la RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire (lignes historiques du réseau, hors lignes du Grand Paris Express) ;
- les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent à Île-de-France Mobilités depuis le 1^{er} 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 sûreté.	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 1 ^{er} janvier 2010. La RATP en conserve le contrôle. Île-de-France Mobilités entrera en possession des biens à la fin des contrats. »	« La RATP est propriétaire de ces biens. Île-de-France Mobilités a la possibilité de reprendre ces biens à la fin des contrats moyennant une indemnisation de la RATP. »	La RATP est propriétaire de ces biens.	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 1 ^{er} janvier 2010, soit une reprise à la valeur nette comptable nette de subventions pour les autres biens.	Non applicable	Non applicable	Non applicable

1.1.2 Immobilisations incorporelles

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

1.1.3 Immobilisations corporelles

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

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

Le matériel roulant ferroviaire, constitué des biens de retour mis à disposition par Île-de-France Mobilités, peut faire l'objet d'une obligation de démantèlement pour les matériels devant être réformés avant la reprise des biens par Île-de-France Mobilités dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Le cas échéant, une provision pour charges est comptabilisée en contrepartie d'un actif « composant démantèlement ».

Certains actifs bénéficient de subventions d'investissement. Les comptes intègrent également la comptabilisation à l'actif et au passif du montant des subventions méritées. Elles correspondent aux dépenses d'investissement déjà effectuées mais pour lesquelles les subventions n'ont pas encore été appelées. Cette estimation s'élève à 377 millions d'euros à fin 2024, et représentait 297 millions d'euros à fin 2023.

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.

1.1.4 Durées d'amortissement

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

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

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

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

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

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

1.1.5 Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

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

Au sein de l'Epic, deux grandes catégories d'actifs existent : les biens du gestionnaire d'infrastructure (GI) et les biens de l'opérateur de transport (OT).

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

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

Les unités génératrices de trésorerie (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, 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.

1.1.6 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 2024 sont les suivantes :

- pour les années 2025 à 2029 : en l'absence de contrat signé avec Île-de-France Mobilités à date, les prévisions reposent sur les « perspectives » 2025 présentées aux instances de gouvernance de l'Epic RATP. Les éléments prévisionnels sont repris tant sur le budget d'exploitation envisagé année par année que sur le plan d'investissements pluriannuel associé, tout en reprenant la décomposition des rémunérations présentées en note 5.1. ;
 - › au-delà de 2029 : les hypothèses normatives retenues pour la période 2025-2029 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	5,4 %	5,9 %	5,9 %
Taux décroissance 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.

1.1.7 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.

1.1.8 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	+ 0,57 point	+ 4,82 points	+ 1,52 point
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	- 0,71 points	- 7,65 points	- 1,38 points
Variation des investissements normatifs requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+ 58 M€	+ 95 M€	+ 1,5 M€

1.2 - Immobilisations financières

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

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

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

1.3 - Stocks

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

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

Une provision pour dépréciation est constatée dès lors que :

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

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

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

1.4 - Créances

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

1.5 - Primes de remboursement des obligations

L'amortissement des primes de remboursement des obligations est réparti linéairement sur la durée des emprunts concernés. Toutefois, dans l'hypothèse où la décision de rembourser par anticipation un emprunt aurait été prise avant la date d'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 1^{er} janvier 1949 - date de création de la RATP - des actifs mis à disposition de la RATP à cette date et qui subsistaient au bilan du 31 décembre 1976.

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

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

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

Les provisions réglementées correspondent :

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

1.7 - Dettes financières

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

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.

1.9.1 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*.

1.9.2 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 les années 2024 à 2028.

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

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

Le taux d'actualisation retenu est basé sur un taux Bloomberg 15 ans qui s'établit à 3,25 % au 31/12/2024.

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2024	31/12/2023
Taux d'actualisation	3,25 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	2,00 %	2,20 %
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Taux de turnover	entre 1 % et 20 % selon âge	Voir commentaire ci-dessous *
Âge de départ à la retraite	64	

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

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 2024, quatre contrats sont encore en cours avec un investisseur : Bank of America.

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 49,9 millions d'euros au 31 décembre 2024 ;
- soit directement auprès du Trésor américain par la détention de bons du Trésor américain. Le solde de ces dépôts est de 66,7 millions d'euros au 31 décembre 2024.

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.

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'infrastructure, 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 1^{er} janvier 2021. Ainsi, pour l'activité du gestionnaire d'infrastructure, 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'infrastructure (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 rémunère les heures produites sur la base d'un tarif validé par l'ART. La détermination du tarif 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 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.
- 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 » 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 1^{er} janvier 2016.

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

Concernant le régime maladie de droit commun, une fois enregistrés les charges et les produits, une dotation d'équilibre est versée à la CNAM par la RATP ou perçue par la RATP auprès de la CNAM afin d'équilibrer le résultat du risque maladie. Le montant de cette dotation d'équilibre est déterminé à l'issue de chaque année. Le régime spécial comprenant le périmètre maladie hors PUMA, accidents du 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	429		27		456
Droit au bail	3				3
Autres					
Logiciels en service	1 037		139	(12)	1 164
Logiciels en-cours	287	201	(151)		337
Total	1 756	201	14	(12)	1 959
Immobilisations corporelles :					
Terrains	657		8	(14)	651
Constructions	14 973		1 494	(27)	16 439
Constructions sur sol d'autrui	152		1		153
Installations techniques, matériel et outillage industriels	7 003	14	646	(143)	7 520
Matériel de transport	9 994	17	427	(229)	10 209
Autres	279		25	(2)	302
Immobilisations corporelles en cours	4 400	1 794	(2 615)	0	3 579
Total	37 458	1 825	(14)	(414)	38 854
Total général	39 214	2 025	0	(426)	40 813

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	129	14		143
Droit au bail	2	0		2
Autres	796	102	(12)	886
Total	927	116	(12)	1 031
Immobilisations corporelles :				
Terrains	33	3		35
Constructions	6 214	356	(19)	6 551
Constructions sur sol d'autrui	100	2		102
Installations techniques, matériel et outillage industriels	4 344	333	(81)	4 596
Matériel de transport	5 653	423	(220)	5 856
Autres	208	26	(2)	232
Total	16 552	1 142	(323)	17 372
Total général	17 479	1 258	(334)	18 403

3. Immobilisations financières

	31/12/2023	Augmentations	Diminutions	31/12/2024
Participations	909	287	0	1 196
Créances rattachées à des participations	125	106	33	198
Créances dépôt <i>leasehold</i>	70	51	51	70
Prêts 1 % logement	18	4	2	19
Autres créances financières	29	14	14	29
Total	1 150	463	100	1 512

4. Stocks et en-cours

	31/12/2024	31/12/2023
Matières premières et consommables	260	264
Prestations de services en-cours	17	17
Dépréciations	(56)	(70)
Total	221	211

5. Créances

	31/12/2024					31/12/2023
				Degré de liquidité de l'actif Échéances		Montant net
	Montant brut	Provisions	Montant net	À moins de 1 an	À plus de 1 an	
Avances et acomptes versés sur commande	8		8	8		3
Créances clients et comptes rattachés	817	(2)	815	815		518
Créances État et autres collectivités publiques	802		802	802		771
Autres	217	(2)	215	215		220
Créances <i>lease</i>	203		203	11	192	205
Charges constatées d'avance	37		37	17	20	54
Total	2 085	(5)	2 080	1 868	212	1 771

6. Valeurs mobilières de placement et instruments dérivés

	31/12/2024	31/12/2023
OPCVM	460	745
Dépôt à terme	1 127	1 145
Cash collatéral	51	52
Bons du Trésor	9	9
Intérêts courus	6	8
Appel de marge sur prêts	11	97
Dérivés actif	34	10
Total	1 697	2 066

7. Capitaux propres

7.1 - Variation des capitaux propres

	31/12/2023	Augmentation	Diminution	31/12/2024
Contre valeur des immobilisations mises à disposition	251			251
Écarts de réévaluation*	192		(9)	183
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	3 996	9		4 006
Résultat net**	9	260	(9)	260
Capitaux propres hors subventions d'investissement / Situation nette	5 177	269	(18)	5 427
Provision spéciale de réévaluation*	308		(8)	300
Provisions amortissements dérogatoires	576	79	(3)	651
Subventions d'investissement	10 296	1 166	(640)	10 821
Totaux Capitaux propres	16 356	1 514	(670)	17 199

* 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).

** Le résultat de l'exercice 2023 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	
	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	210	27	(7)	2	203	29
Constructions	1 153	844	0	8	1 153	852
Installations techniques, matériel et outillage industriels	12	12	0	0	11	11
Matériel de transport	26	26	(5)	(5)	21	21
Autres	1	0		0	1	0
	1 401	908	(12)	6	1 390	914
Immobilisations financières :						
Participations						
Total	1 401	908	(12)	6	1 390	914
			0	0	Position nette :	476

7.2.2 Réévaluation de 1959

Le montant de l'écart de réévaluation de 1963 sur la base de 1959 s'élève à 8,5 millions d'euros en 2024.

8. Provisions

Situations et mouvements	Provisions au début de l'exercice	Autres reclassements	Augmentations : dotations de l'exercice	Diminutions : reprises de l'exercice		Provisions à la fin de l'exercice
				pour utilisation	ajustement	
Provisions pour risques						
Provisions pour litiges *	17		6	1	1	21
Provisions pour accidents de droit commun	88		14	8	8	87
Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	0		(0)		(0)	
Autres provisions pour risques exceptionnels	57	(2)	11	1		66
Provisions pour charges	161	(2)	31	9	9	173
Autres provisions pour charges **	114	2	24	30	2	108
	114	2	24	30	2	108
Total	275		55	39	10	281

* Ces provisions comprennent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commercial ou prud'homal.

** Ces provisions comprennent principalement le provisionnement des frais de démantèlement, les coûts de remises en états du matériel roulant ainsi que celui des avantages au personnel à long terme.

9. Emprunts et dettes financières

	Montant brut	Échéances		
		À moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	À plus de 5 ans
Prêts de la région d'Île-de-France	94	13	43	38
Emprunts obligataires				
- Sur le marché financier « zone euro » *	4 858	262	1 483	3 114
- Sur le marché financier international	405	196		209
- Emprunts « Tick'épargne »	121	121		
- Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
- Emprunts Calyon-contrepartie prêts 1 % logement	3	3		
- Banque (soldes créditeurs)	1 011	1 011		
- Chèques postaux				
Emprunts et dettes financières (billets de trésorerie)	1 994	1 994		
Emprunts et dettes financières affectés aux actifs de lease	26	21	4	
Emprunts et dettes financières divers				
Banque (soldes débiteurs)				
Collatéraux « remise en garantie »				
- Intérêts courus	58	58		
Total	8 570	3 679	1 530	3 361

* Au cours de l'exercice 2024, la RATP a procédé à l'émission d'un emprunt obligataire de type *Green Bonds* pour un montant nominal de 500 millions d'euros, avec une échéance en avril 2034.

9.1 - Endettement financier net

	31/12/2024	31/12/2023
Actif financier (A)	3 022	3 173
Prêts aux filiales	194	123
Créances dépôts <i>lease</i>	45	47
Valeurs mobilières de placement	1 587	1 890
Placements cash collatéraux	70	157
Disponibilités	1 085	940
Créances nettes sur dépositaires	7	6
Dérivés Actif	34	10
Dettes financières (B)	8 483	8 364
Prêt de la région Île-de-France	94	107
Emprunt sur le marché financier	5 263	5 200
Emprunt Tick'Epargne (obligations)	194	197
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	1 011	911
Neu CP (Ex : Billet de trésorerie)	1 913	1 912
Collatéraux « Remise en garantie »	7	0
Dérivés Passif	1	37
Endettement financier net (B-A)	5 462	5 192

9.2 - Instruments dérivés

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

Engagements dérivés par maturité <i>En millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2023
	En-cours notionnel	Juste valeur	En-cours notionnel	Juste valeur
<i>swaps de pré-hedge payeurs taux fixe</i>				
Maturité ≤ 5 ans				
Maturité > 5 ans	50	(1)	400	(11)
<i>Autres engagements de swaps de taux payeurs taux fixe</i>				
Maturité ≤ 5 ans	11	(1)	54	1
Maturité > 5 ans				
<i>Swap de change</i>				
Maturité (1 an - 5 ans)	443	10	1 173	(36)
Maturité > 5 ans				
<i>Cross currency swaps adossés à la dette long terme</i>				
Maturité (1 an - 5 ans)	202	(1)	204	(10)
Maturité > 5 ans	226	(2)	18	(12)
<i>Swap de couverture de matière première</i>				
Maturité ≤ 5 ans	253	(38)	253	(121)
Total	1 185	(33)	2 102	(189)

La décomposition de la dette obligataire et des Neu CP au 31/12/2024 (en millions d'euros), hors PEE, est la suivante :

Avant prise en compte des instruments dérivés		Après prise en compte des instruments dérivés	
Dette obligataire	5 239	Dette obligataire	5 239
À taux fixe	5 200	À taux fixe	5 200
À taux variable	39	À taux variable	39
Dette courte (BT)	1 913	Dette courte (BT)	1 913
À taux fixe	1 913	À taux fixe	1 913
À taux variable		À taux variable	

9.2.2 Dérivés souscrits pour le compte des filiales

Engagements dérivés par maturité <i>En millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2023
	En-cours notionnel	Juste valeur	En-cours notionnel	Juste valeur
Engagements de swaps de taux payeurs taux fixe				
Maturité ≤ 5 ans			20	(1)
Maturité > 5 ans				
Swap de change				
Maturité ≤ 5 ans				
Cross currency				
Maturité ≤ 5 ans			40	
Maturité > 5 ans				
Swap de couverture de matière première				
Maturité ≤ 5 ans			1	
Total			61	(1)

Ces engagements donnés aux banques sont entièrement portés par les filiales.

10. Autres dettes

	Montant brut	Échéances		
		À moins d'un an	Plus d'1 an moins de 5 ans	À plus de 5 ans
<i>Dettes d'exploitation</i>				
Avances et acomptes reçus				
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	1 019	1 019		
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	591	591		
Autres dettes	330	330		
Dettes Lease	203	11	192	
Produits constatés d'avance	107	107		
Total	2 251	2 059	192	

11. Chiffre d'affaires

11.1 - Détail du chiffre d'affaires

	31/12/2024	31/12/2023
Recettes du trafic	1 429	1 969
Partage des risques sur recettes	2	6
Sous-total recettes directes RATP	1 432	1 975
Bonus qualité de service	22	8
Restitution Contrat Île-de-France Mobilités	(58)	(50)
R11 - rémunération aux charges d'exploitation	4 052	3 766
R12 - rémunération aux charges d'impôts et taxes	113	89
R13 - rémunération mesures sanitaires	1	1
R2 - rémunération au financement des investissements	1 153	1 120
S3 - contribution spécifique au financement du matériel roulant	10	13
Autres produits du transport	27	67
Pénalités (offre, validation, incitations)	(45)	(116)
Sous-total contributions Ile-de-France Mobilités	5 275	4 897
1. Produits du transport	6 706	6 871
2. Produits des activités annexes	182	163
3. Autres prestations de services & ventes de produits résiduels	216	201
Chiffre d'affaires	7 105	7 235

11.2 - Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport

	31/12/2024	En %	31/12/2023
Réseaux RATP : métro, RER et bus	1 429	100 %	1 969
Forfaits Navigo hebdomadaires, mensuels et annuels	609	43 %	1 112
Autres abonnements (Police, Améthyste)	18	1 %	46
Billets	699	49 %	715
Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres Congrès)	24	2 %	29
Titres non compensés (Paris-visite, Orlybus, Roissybus)	80	6 %	58
Autres		0 %	9

12. Charges de personnel

12.1 - Compte de résultat de la protection sociale

	Résultat 2024	Résultat 2023
Risque maladie		
Cotisations patronales normalisées PUMA	157	145
Remboursement CSG (ACOSS) et cotisations ouvrières	75	76
Recouvrement sur tiers	1	1
Reprise CAP PUMA	12	13
Frais de santé y compris Espace Santé PUMA	(355)	(346)
Coût de fonctionnement PUMA	(11)	(11)
Dotation d'équilibre PUMA	121	121
Cotisations sociales RATP - Maladie Hors PUMA	116	111
Autres cotisations et remboursement divers Hors PUMA	2	2
Prestations en espèces Hors PUMA	(99)	(108)
Charges du régime spécial	(6)	(6)
Coût de fonctionnement hors PUMA	(3)	(3)
Frais de santé y compris Espace santé (autonomie)	(1)	(1)
Remboursement CNSA (autonomie)	1	1
Résultat net du risque maladie	9	(4)
Risque accident du travail		
Cotisations patronales	47	46
Charges du régime spécial (dont cotisations au fonds accident du travail)	(1)	(1)
Prestations en nature et rentes accident du travail (accident du travail)	(23)	(22)
Prest. en espèces (Maintien du salaire)	(23)	(28)
Coût de gestion (nets)	(4)	(4)
Résultat net du risque accident du travail	(4)	(10)
Risque chômage		
Cotisations patronales	22	21
Prestations	(24)	(23)
Coût de gestion (net)	(0)	(0)
Résultat net du risque chômage	(2)	(1)
Résultat de la protection sociale	3	(15)

12.2 - Effectifs moyens employés payés

	31/12/2024	31/12/2023	Variations	
			En nombre	En %
Effectif moyen employé	44 600	43 817	783	1,8 %
Répartition par catégories :				
Cadres + maîtrises (encadrement)	11 529	11 310	219	1,9 %
Opérateurs	33 071	32 507	563	1,7 %
Répartition par groupes statutaires :				
Permanents	38 312	38 519	(207)	(0,5) %
Contractuels	6 288	5 298	990	18,7 %

12.3 - Contrôle URSSAF

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

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

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

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

Le 23 juin 2022, le Tribunal Judiciaire de Bobigny a rendu son jugement en maintenant le montant du redressement en principal, mais en annulant toutefois l'ensemble des majorations de retard complémentaires demandées par l'URSSAF. Ainsi, une provision pour risques exceptionnelle de 42,1 millions d'euros a été comptabilisée en 2022 pour le montant contesté du redressement (0,5 millions d'euros n'ont pas été contestés par la RATP sur les 42,6 millions d'euros redressés). Le 15 juillet 2022, la RATP a décidé d'interjeter appel de cette décision judiciaire. Cette provision figure au bilan au 31 décembre 2024 dans la rubrique « Autres provisions pour risque exceptionnel » du chapitre 8 « Provisions ». Aucun développement nouveau n'est intervenu dans la procédure au cours de l'exercice 2024.

13. Résultat financier

	31/12/2024	31/12/2023
Coût de l'endettement net	(131)	(109)
Dividendes	0	3
Autres charges financières	(50)	(111)
Autres produits financiers	67	124
Total	(113)	(93)

14. Résultat exceptionnel

	31/12/2024	31/12/2023
Amortissements dérogatoires nets de subventions	(37)	(38)
Reprise de subventions sur les terrains (1/10 ^e)	7	9
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations *	233	14
Opérations d'ingénierie financière **	0	0
Indemnités reçues	1	1
Charges exceptionnelles d'organisation	0	1
Litige URSSAF	0	0
Divers	(3)	12
Total	201	(2)

* Dont la plus-value de cession relative à l'apport partiel d'actif en faveur de RATP Habitat (229 millions d'euros).

** Dont net present value sur les opérations de lease - cf. note 17.

15. Impôts sur les sociétés et situation fiscale

15.1 - Impôts sur les sociétés

	31/12/2024	31/12/2023
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 31/12/2023 IDA	IDA 31/12/2023	Base 31/12/2024 IDA	IDA 31/12/2024
Réévaluations des actifs	5 786	1 446	5 535	1 384
Subventions non imposables	3 466	866	3 269	817
Autres différences temporaires	266	67	287	72

En millions d'euros	Base 31/12/2023 IDP	IDP 31/12/2023	Base 31/12/2024 IDP	IDP 31/12/2024
Différences temporaires	244	61	278	70

IDA = impôts différés actifs

IDP = impôts différés passifs

Le montant lié au déficit fiscal de l'Epic pour l'exercice 2024 s'élève à 172 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

Engagements donnés	31/12/2024	31/12/2023
1 - Filiales et participations		
Caution au profit de RATP Habitat		
1 - Associations		
Compagnons du voyage		0
Fondation Groupe RATP	1	2
2 - Avantages au personnel		
Personnel : caution au profit de la MCS		0
Personnel : cautions « constructions individuelles »	28	35
Indemnités de départ à la retraite	256	257
Indemnités de décès des actifs	10	13
Allocations décès des retraités	26	26
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayants-droit	305	284
Cessation anticipée d'activité	1	1
3 - Opérations financières		
Swaps de taux d'intérêts	61	454
Cross currency swaps adossés à la dette et aux transactions filiales	383	173
Cross currency swaps adossés aux dépôts	45	47
Swaps de change adossés aux billets de trésorerie	442	1 173
Opérations de couverture de matières premières	253	253
Opérations de « leasehold » : sous-locations de trains	23	23
4 - Engagement de financement		
Emprunt envers la Caisse des dépôts et consignations dans le cadre de subventions européennes		
Total	1 832	2 741

Engagements reçus	31/12/2024	31/12/2023
Swaps de taux d'intérêts	61	454
Cross currency swaps adossés à la dette obligataire	383	173
Cross currency swaps adossés aux dépôts	45	47
Swaps de change adossés aux NEU CP et Tbills	442	1 173
Opérations de couverture de matières premières	253	253
Cautions bancaires reçues des fournisseurs	747	729
Total	1 930	2 829

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 3 % au 31 décembre 2024. Il était de 3 % au 31 décembre 2023.

17. Opérations de locations / sous-locations de trains

17.1 - Opérations de *leasehold*

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Créances <i>lease</i>	203	205
Dettes <i>lease</i>	203	206
Net plus-value restant à étaler	0	1
Variation de la NPV = impact résultat	0	0

18. Opérations de crédit-bail

Deux contrats de crédit-bail immobilier sont contractés sur la base de taux variables. Ils ont fait l'objet d'une opération de couverture à taux fixe. Les chiffres présentés tiennent compte de cette couverture.

Contrats	Valeur d'origine	Durée (années)	Valeur résiduelle au 31/12/2024
Philidor Maraîchers	25	25	17
Lagny bureaux	12	15	3

Immobilisations en crédit-bail

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		de l'exercice *	cumulées *	
Terrains	3			3
Constructions	40	0	21	19
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	1			
Total	44	0	21	22

* 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		Redevances restant à payer			Prix d'achat résiduel
	de l'exercice	cumulées	jusqu'à 1 an	+ 1 an à 5 ans	+ 5 ans	
Terrains	0	0	0	0	3	0
Constructions	0	0	0	0	0	0
Installations, matériel et outillage	0	0	0	0	0	0
Autres immobilisations corporelles	0	0	0	0	0	0
Immobilisations en cours	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	3	0

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 2024	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote-part du capital détenue par la RATP en %	Valeur comptable		Prêts et avances consentis par la RATP et non encore remboursés	Cautions et avals consentis par la RATP	Chiffre d'affaires hors taxes à fin décembre 2024	Résultat prévisionnel à fin décembre 2024	Dividendes encaissés par la RATP en 2024
				Brute	Nette					
RATP Participations 75012 Paris 54 quai de la Rapée (SIREN 844839415)	1 003	(3)	100 %	1 003	1 003				1	
RATP Coopération 54 quai de la Rapée 75012 Paris (SIREN 419997044)	91	115	100 %	91	91				91	
RATP Cap Île-de-France 54 quai de la Rapée 75012 Paris (SIREN 844695890)	102	(50)	100 %	103	103			14	(25)	

19.2 - Éléments 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 :

	31/12/2024	31/12/2023
Actif		
Immobilisations financières	1 372	1 031
Créances clients et comptes rattachés	40	38
Autres créances	2	4
Autres créances financières	22	22
Total	1 436	1 095
Passif		
Dettes financières	3	0
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	13	17
Autres dettes	0	
Total	16	17

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 1^{er} 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 1^{er} janvier 2012, la séparation comptable des activités de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et d'opérateur de transport de la RATP.

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

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

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

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

La séparation comptable répond aux principes généraux suivants :

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

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

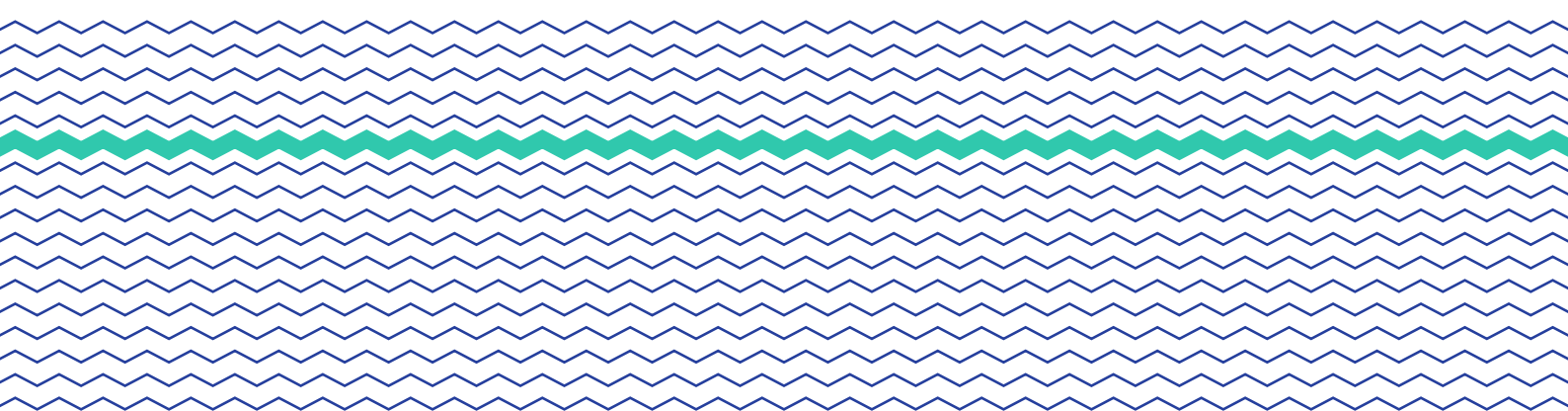
La RATP soumet les règles régissant la séparation comptable entre ces activités au contrôle de l'autorité de régulation des transports. La saisine de l'ART par la RATP sur le référentiel de séparation comptable a été effectuée le 30 décembre 2020.

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

	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	11 167	13 612	100	97	9 924	(5 836)	29 063
Chiffre d'affaires	6 477	1 248	23	166	816	(1 626)	7 105
Résultat net	(136)	175	4	(5)	222		260

22. Événements postérieurs à la clôture

Néant.



GROUPE RATP
54, quai de la Rapée
75012 Paris - France
ratpgroup.com

 @RATPgroup
 RATPgroup

