RAPPORT financier et de durabilité

ANNUEL 2025

GROUPE RATP

ATTESTATION DES PERSONNES ASSUMANT LA RESPONSABILITÉ DU RAPPORT FINANCIER ANNUEL

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

Paris, le 18 mars 2026

Xavier Piechaczyk,
président-directeur général

Jean-Yves Leclercq,
directeur de la stratégie, finance et performance durable du Groupe

Le rapport financier et de durabilité annuel 2025 est également disponible sur le site internet du groupe RATP.
ISSN 3075-6545 (imprimé). **Conception graphique et réalisation :** Groupe Rouge Vif - Crédits photo: © Hamdi Chref/RATP

SOMMAIRE

P.04
QUI SOMMES-NOUS ?

04 Édito
06 Notre raison d'être
07 Les grandes tendances qui impacteront le groupe RATP RFA
08 Le groupe RATP : 3e opérateur mondial de transports urbains RFA
10 Notre modèle de création de valeur RFA
14 Notre chaîne de valeur RFA
16 Organigramme du Groupe

P.17
RAPPORT DE GESTION

18 Résultats financiers 2025 RFA
32 Contrôle interne et gestion des risques RFA

P.55
RAPPORT DE DURABILITÉ

57 Informations générales
90 Informations environnementales
136 Informations sociales et sociétales
194 Informations en matière de gouvernance
201 Annexes au rapport de durabilité

P.213
PLAN DE VIGILANCE

214 Analyse des risques au titre du devoir de vigilance
231 Évaluation des fournisseurs et des sous-traitants de l'information financière

P.235
RAPPORT DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE 2025 RFA

236 Structure et composition de la gouvernance
242 Fonctionnement des organes de gouvernance
243 Politique de diversité
244 Principales caractéristiques des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques dans le cadre du processus d'établissement de l'information financière

P.249
COMPTES CONSOLIDÉS RFA

250 Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés
254 État du résultat global
256 Bilan consolidé
257 Tableau des flux de trésorerie consolidés
258 Tableau de variation des capitaux propres
259 Annexe aux comptes consolidés

P.315
COMPTES SOCIAUX RFA

316 Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels
319 Bilan Epic RATP
321 Compte de résultat Epic RATP
322 Annexe aux comptes sociaux

Xavier Piechaczyk
Président-directeur général
du groupe RATP

2025 restera comme une année charnière pour le groupe RATP, tant par l'ampleur des transformations engagées que par les résultats obtenus. Nous avons franchi plusieurs étapes décisives et démontré, en France comme à l'international, notre capacité à opérer, transformer et accompagner durablement les villes et territoires. 2025 est également un jalon important dans la structuration de notre communication extra-financière, désormais alignée sur les exigences de la CSRD. Nous publions ainsi pour la première fois et de façon volontaire notre rapport de durabilité Groupe.

L'année a d'abord été marquée par **des succès opérationnels et commerciaux historiques.** La reprise du réseau de métro et de tramway de Lyon, la mise en service du métro automatique de Riyad ou encore le lancement réussi des tram-trains T12 et T13 illustrent notre savoir-faire unique en matière de systèmes de transport complexes. À l'échelle nationale, le gain du premier lot TER en France avec l'Étoile de Caen, et en Île-de-France la conquête par RATP Cap Île-de-France de **8 des 12 lots de bus de Paris et de petite couronne,** traduisent notre capacité à transformer notre modèle historique pour relever le défi de l'ouverture à la concurrence. Enfin, sur le plan international, RATP Dev a notamment remporté, en partenariat, le contrat de métro automatique de la Suburban Rail Loop East à Melbourne, en Australie.

Cette dynamique s'étend également aux **services urbains,** avec l'attribution à RATP Solutions Ville du **contrat pour l'exploitation du réseau de chaleur de la Ville de Paris,** pierre angulaire de la transition énergétique métropolitaine.

En Île-de-France, les nouveaux contrats conclus avec Île-de-France Mobilités nous fixent une trajectoire claire pour les années à venir, avec un effort d'investissement massif à réaliser pour poursuivre la modernisation du réseau : renouvellement des flottes métro (MF19) et RER (MI20), adaptation de nos infrastructures, de nos systèmes d'exploitation et de nos ateliers de maintenance aux nouveaux matériels, rénovation des espaces voyageurs, modernisation de la billettique et de l'information voyageurs, maintenance patrimoniale des infrastructures. **10,5 milliards d'euros** seront investis sur la période 2025-2029, dont 60 % financés par des subventions d'Île-de-France Mobilités, de l'État, des collectivités territoriales d'Île-de-France, et de l'Union européenne et 40 % sur les fonds propres de la RATP. 5,5 milliards d'euros seront consacrés aux infrastructures et 5 milliards d'euros aux services de mobilité et à la sûreté. Ces avancées vont permettre d'améliorer la performance du réseau, la qualité de service pour les voyageurs et de s'adapter à l'évolution de leurs besoins.

Dans ce cadre, l'accessibilité des réseaux continue de s'améliorer, notamment en pérennisant l'héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 : les équipements et aménagements des espaces sont améliorés pour favoriser l'autonomie des personnes déficientes sensorielles ; le nombre de lignes certifiées pour la prise en charge de personnes en situation de handicap progresse encore.

Parallèlement, **notre trajectoire de décarbonation s'accélère :** la RATP a pris l'engagement de réduire de 43 % ses émissions de gaz à effet de serre associées à ses consommations d'énergie d'ici 2027 par rapport à 2019. En 2025, nous avons déjà baissé nos émissions de - 40 %, grâce notamment à la conversion énergétique de la flotte de bus en Île-de-France qui compte déjà 75 % de bus propres (électriques, hybrides ou BioGNV). Nous accélérons notre recours aux énergies renouvelables, qui représentent 20 % de la consommation d'énergie du Groupe : nous avons inauguré en 2025 notre première centrale photovoltaïque à Colombier, et signé avec Suez un *Power Purchase Agreement* pour fournir pendant 16 ans aux réseaux RATP une électricité issue de déchets ménagers ; nous déployons la technologie du *smart charging* pour recharger les batteries de nos bus avec une énergie moins carbonée.

2025 marque aussi **le redressement des grands équilibres financiers du Groupe.** Notre chiffre d'affaires consolidé progresse de **+ 11 % pour atteindre 7,9 milliards d'euros,** porté par la dynamique de nos filiales (+ 29 %). Le **résultat opérationnel atteint 373 millions d'euros, en hausse de 199 millions d'euros.** Le résultat net part du Groupe ressort à 217 millions d'euros, renouant avec son niveau de 2021 après plusieurs années difficiles. Tout en investissant près de 1 milliard d'euros sur ses fonds propres, le Groupe se désendette significativement, avec **une dette ramenée à 4,9 milliards d'euros à la fin 2025,** du fait des cessions d'actifs réalisées en Île-de-France et au Royaume-Uni.

2025 est aussi l'année de la **mise en œuvre effective de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de Paris et de la petite couronne,** avec une première bascule organisée avec succès au 1er novembre. 75 % des collaborateurs de notre activité Bus sont appelés à rejoindre RATP Cap Île-de-France et ses filiales. Parallèlement, un dispositif inédit d'accompagnement des salariés de l'activité Bus n'ayant pas vocation à rejoindre les DSP a été mis en place pour redéployer ces équipes et sécuriser leur parcours professionnel au sein du Groupe. Au-delà de l'ouverture à la concurrence, les enjeux sociaux ont été multiples en 2025, avec tout d'abord la prévention des risques professionnels, qui reste un défi majeur à l'échelle du Groupe. Sur le périmètre de l'Epic RATP, nous avons fixé l'objectif ambitieux de diviser par 6 le taux de fréquence des accidents du travail d'ici 2030, en développant une culture robuste de la santé et sécurité au travail. Un vaste programme de coaching à destination de 1 600 managers de proximité est en cours de déploiement.

Ces engagements traduisent une conviction profonde : la qualité de service et la performance opérationnelle ne peuvent être durablement assurées sans une politique sociale exigeante, permettant à nos personnels de s'épanouir dans leur travail, et sans s'inscrire dans une ambition sociétale et environnementale qui garantisse la résilience et la durabilité de nos activités.

À ce titre, je salue l'engagement de nos 73 500 collaborateurs, dont 74 % nous disent, à travers notre 1er baromètre lancé en 2025, être fiers de travailler au sein du Groupe. Grâce à la solidité de notre modèle intégré et aux résultats obtenus cette année, nous disposons de tous les atouts pour **poursuivre notre trajectoire de transformation,** conforter notre rôle d'opérateur de référence, et contribuer à bâtir, partout où nous opérons, **des villes durables et inclusives.**

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

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

LES GRANDES TENDANCES QUI IMPACTERONT LE GROUPE RATP

Une évolution du paysage urbain et de la société qui va renforcer les attentes sur les transports publics

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

30 %
Part des plus de 65 ans dans la population française en 2050, contre 22 % aujourd'hui[2]

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 1,5
du nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés d'ici 2030, soit 100 000 km d'aménagements prévus en 2030[3] contre 65 000 km à mi-2025[4]

Un défi écologique comme opportunité pour créer un choc d'offre en mobilités décarbonées

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

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

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

La montée en puissance de nouveaux facteurs d'engagement des collaborateurs qui appellent les entreprises à se réinventer

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

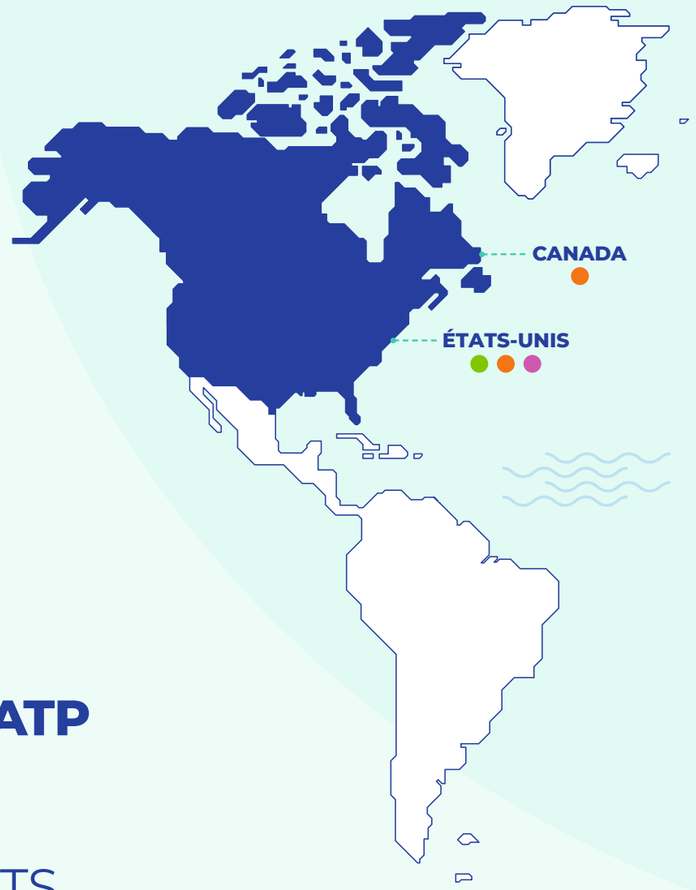
Un collaborateur combinera en moyenne
2,3 activités
différentes chaque jour en France, avec des statuts multiples[9], à horizon 2030

1. World Cities Report 2022 : « Envisaging the Future of Cities » — 2. « Population par sexe et groupe d'âges : Données annuelles 2026 », Insee, 2026. — 3. Plan Vélo 2023-2027 — 4. « Kilométrage total d'aménagements cyclables sécurisés (pistes cyclables et voies vertes) », data.gouv.fr, 2026 — 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.

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

Près de 4,5 milliards de voyages assurés en 2025
dans le monde

+ de 120
opérations liées au transport
dans le monde



LE GROUPE RATP
3E OPÉRATEUR MONDIAL DE TRANSPORTS URBAINS

5
expertises

Mobilités

Services urbains

Gestion des infrastuctures

Sûreté

Autres services

Présent dans 16 pays* sur 5 continents et avec plus de 14 millions de voyages assurés chaque jour 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.

* Non incluse : société de support opérationnel basée au Royaume-Uni.

9
modes de transports

Métro · Ferroviaire · Tramway · Bus urbain et interurbain · *Sightseeing*

Transport à la demande · Câble · Navette fluviale/maritime · Véhicule autonome

3
modes opérés en partenariat

Vélo · Covoiturage · Autopartage

NOTRE 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

6 437 millions d'euros de chiffre d'affaires consolidé

Ressources

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

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

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

Autres ressources
Recettes publicitaires, baux commerciaux, amendes.

→

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

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

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

→

Clients

- → Autorités organisatrices
- → Voyageurs
- → Annonceurs

Services rendus

- → Transport multimodal
- → Animation des espaces
- → Commerces

Expertises mobilisées et dépenses

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

Fournisseurs
Énergie, affrètement, matériels, prestations intellectuelles…

État et collectivités
Impôts et taxes

SERVICES URBAINS

55 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.

Ressources	Secteurs d'activité	Structures	Cadre contractuel	Partenaires	Clients/ Partenaires	Cadre contractuel
Elle s'appuie sur les expertises et actifs du Groupe : logements sociaux, bâtiments tertiaires, infrastructures.	Télécoms	RATP Connect	Prestations de service, études et AMO (Assistance à Maîtrise d'Ouvrage) et conduite d'opérations	Connect Grand Paris avec la **Caisse des dépôts**	Société du Grand Paris	Copromotion immobilière
	Immobilier	RATP Real Estate	Gestion de logements	Valorisation du siège de l'AP-HP avec Apsys et BNP Paribas Real Estate	Assistance Publique Hôpitaux de Paris	Concessions / DSP (délégation de service public)
		RATP Habitat			Ville de Paris	
	Énergie					
	Logistique urbaine	RATP Logistics	Conventions d'occupation sur avis d'appels publics à la concurrence			
	Nouvelles mobilités	RATP Capital Innovation	Prises de participation	Fraîcheur de Paris avec le **groupe Engie**	Ville de Paris	

Les structures peuvent participer aux nouveaux projets de villes

GESTION DES INFRASTRUCTURES

1 237 millions d'euros de chiffre d'affaires consolidé

Ressources

Activités régulées par l'Autorité de régulation des transports
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

→

RATP Infrastructures

Gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré historique de la RATP

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

M	RER	
14 lignes + 2 lignes bis	**2 lignes** (A et B)	**+ de 70** familles d'équipement
317 stations	**65** stations	
227 km de voies	**230 km** de voies	

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

À TERME :

1er réseau automatisé au monde	**4 lignes** soit 200 km supplémentaires	**68** nouvelles gares

→

Clients

- → Autorités organisatrices
- → Opérateurs de transport
- → Voyageurs
- → Société du Grand Paris
- → 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

179 millions d'euros
de chiffre d'affaires consolidé

Les équipes de RATP Sûreté[10] 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 prestation[11], régulée par l'autorité régulatrice des transports, est entré en vigueur en 2023.

AUTRES SERVICES

27 millions d'euros
de chiffre d'affaires consolidé

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

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

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

RATP Expertises
Mise à disposition des autorités organisatrices de mobilité du savoir-faire du Groupe RATP en matière de conception, de transition énergétique, de supervision des systèmes et de gestion des actifs des réseaux de bus.

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.

NOTRE MODÈLE DE CRÉATION DE VALEUR

CAPITAUX ET RESSOURCES (OU ACTIFS)

___ CAPITAL HUMAIN

- **73 500** collaboratrices et collaborateurs dans le monde, dont près d'¼ à l'international
- **2 461** ingénieurs en Île-de-France
- **30 %** de femmes dans l'encadrement supérieur à l'Epic RATP
- **262** métiers dans le Groupe
- **966** agents du GPSR (Groupement de Protection et de Sécurité des Réseaux)
- **5,5 %** de la masse salariale consacrée à la formation à l'Epic RATP

___ CAPITAL MATÉRIEL (OU INDUSTRIEL ET PATRIMONIAL)

- Métro : **227 kilomètres** de lignes, **317** stations exploitées par l'Epic RATP
- RER : **230 kilomètres** de lignes, **65** gares exploitées par l'Epic RATP
- Tramway : **106 kilomètres** de lignes, **191** stations exploitées par l'Epic RATP
- Bus : **5 407** bus exploités par l'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France
- Infrastructures et équipements (gares, stations, voies, ateliers)
- **+ de 50 000** caméras de vidéosurveillance déployées sur le réseau Île-de-France
- Près de **300** sites industriels de l'Epic RATP

___ CAPITAL NATUREL

- **4 189 227 MWh** de consommations totales d'énergie du Groupe

___ CAPITAL RELATIONNEL

- Partenariats avec les autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités locales : **+ de 120** contrats liés au transport
- Relations avec les fournisseurs de matériel roulant et industriels (Alstom, Thalès, Véolia, Engie…)
- Collaboration avec les entreprises de transport (y compris hors de France), sous-traitants et experts techniques (SNCF, Keolis, Transdev…)
- Interaction avec les usagers et associations de voyageurs

___ CAPITAL IMMATÉRIEL

- Expertises : gestion des réseaux de transport multimodaux, urbanisme, exploitation ferroviaire et mobilité urbaine, connaissances en transition énergétique et électromobilité
- Vision intégrée des transports urbains

___ CAPITAL FINANCIER

- **1 187 M€** de capacité d'autofinancement consolidée
- **20 030 M€** d'actifs totaux

NOTRE RAISON D'ÊTRE

« S'engager chaque jour pour une meilleure qualité de ville »

Développement, gestion et maintenance d'infrastructures de transports collectifs urbains

Exploitant de services de transports collectifs voyageurs

- **Epic RATP**
  Marché non ouvert à la concurrence / Métro, bus, tramway, RER
- **RATP Cap Île-de-France**
  Marché concurrentiel / Bus en Île-de-France
- **RATP Dev**
  Marché concurrentiel / Tous modes urbains / France hors Île-de-France et international

Immobilier et services urbains pour les villes

- **RATP Solutions Ville**

Services liés aux expertises, systèmes et espaces de mobilité urbaine

- **RATP Smart Systems**
- **RATP Travel Retail**
- **RATP Evolution Services**
- **RATP Consulting**
- **RATP Sécurité Expertises**
- **RATP Expertises**
- **RATP Maintenance Services**

NOS PRIORITÉS STRATÉGIQUES

« Faciliter le quotidien et anticiper les attentes de nos voyageurs et de nos collaborateurs »

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

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

Améliorer notre performance Groupe aux plans financier et extra-financier

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

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

CRÉATION ET PARTAGE DE LA VALEUR

___ POUR LES COLLABORATRICES ET COLLABORATEURS

- **7 358** recrutements dans le Groupe
- **97 %** des salariés du Groupe en CDI ou sous statut équivalent
- **62 %** d'engagement des salariés (baromètre « ça va »)
- Taux de fréquence des accidents du travail du Groupe : **28,4**
- **140** collaborateurs engagés dans des actions de la Fondation Groupe RATP

___ POUR LES VOYAGEURS ET UTILISATEURS FINAUX

- **87 %** des lignes de bus du réseau de l'Epic RATP sont accessibles aux UFR et **40 %** pour le réseau opéré par RATP Cap Île-de-France
- **16 883 352** milliers de voyageurs.kilomètre en Île-de-France
- **88 %** de voyageurs satisfaits (enquête de perception Île-de-France Mobilités)

___ POUR UNE MEILLEURE CONTRIBUTION À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

- Émissions de GES évitées grâce au report modal vers les transports collectifs opérés par l'Epic RATP en Île-de-France
- **-39 %** de réduction des émissions de GES par voyageur.kilomètre en 2025 par rapport à 2019 (gCO2eq/voy.km) en Île-de-France
- Flotte francilienne : **21 %** de bus hybrides, **21 %** de bus électriques, **27 %** de bus GNV
- **46,8 %** de chiffre d'affaires aligné à la taxonomie au titre de l'atténuation du changement climatique (éligibles à **92 %**)
- **21,5 %** des dépenses d'investissement alignées à la taxonomie au titre de l'atténuation du changement climatique (éligibles à **85,1 %**)

___ POUR LES COMMUNAUTÉS LOCALES ET LES TERRITOIRES

- Contribution au développement économique et social grâce à des services de transport fiables et efficaces et à une meilleure desserte des territoires
- **88 000** bénéficiaires directs de projets soutenus par la Fondation Groupe RATP
- **1,1 M€** de subventions de mécénat par la Fondation Groupe RATP
- **184 534 heures** d'insertion réalisées dans les marchés de l'Epic RATP

___ POUR LES FOURNISSEURS ET LES PARTENAIRES

- **1 846 M€** investis par l'Epic RATP en Île-de-France (dont **1 730 M€** dans le cadre du plan quadriennal d'investissements convenu avec Île-de-France Mobilités)
- **20 %** de dépenses de l'entreprise représentées par les PME
- **3,2 Md€** d'achats de l'Epic RATP
- **3,8 M€** d'achats solidaires de l'Epic RATP

___ POUR LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ, LES ACTIONNAIRES ET PARTENAIRES FINANCIERS

- **373 M€** d'EBIT total consolidé
- **7 934 M€** de chiffre d'affaires consolidé Groupe
- **31,8 %** du CA consolidé réalisé par les filiales du Groupe

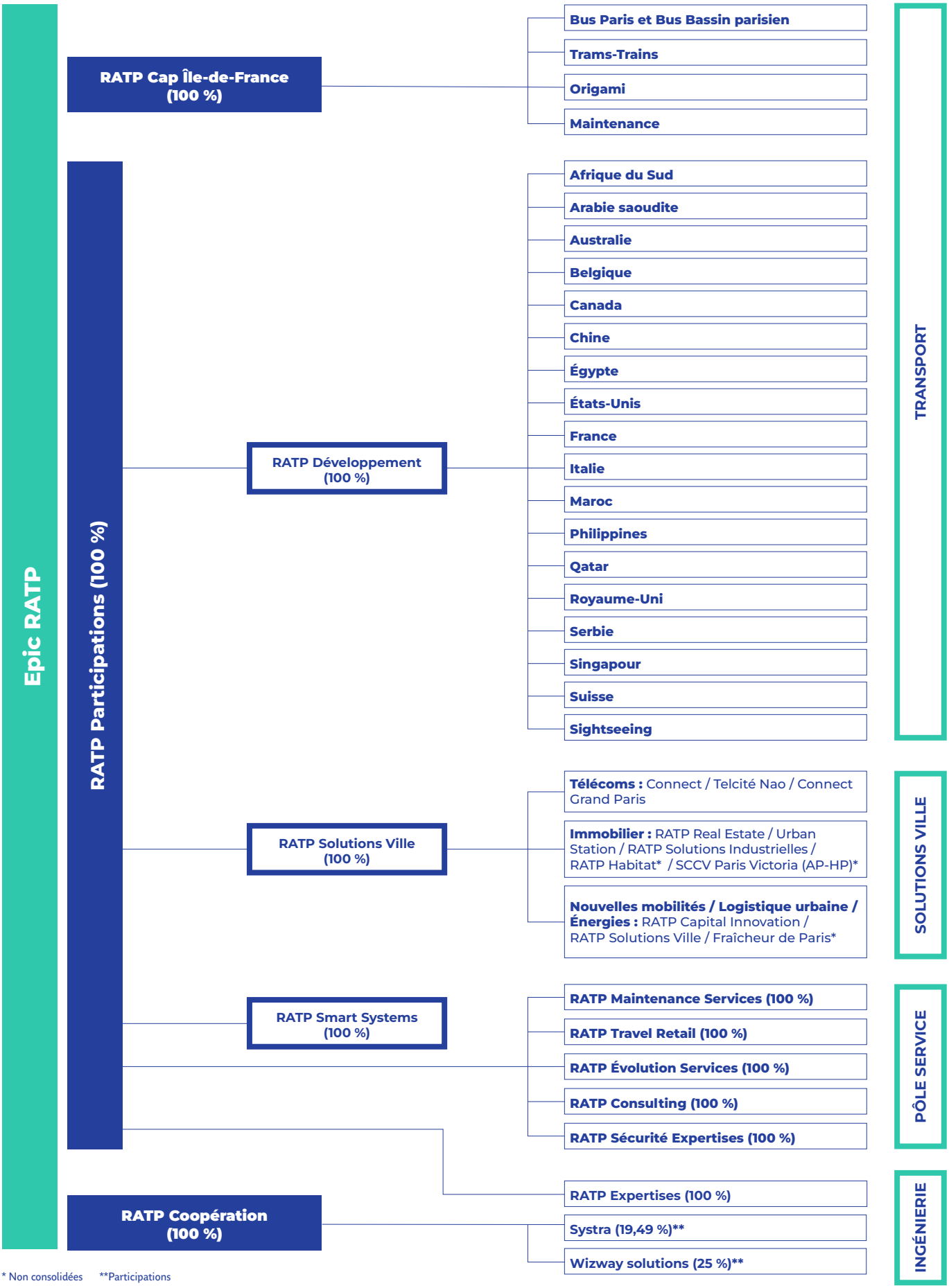
TRANSFORMATIONS EN COURS IMPACTANT LE MODÈLE DE CRÉATION DE VALEUR DU GROUPE RATP

- Ouverture à la concurrence des transports urbains, suburbains et régionaux
- Développement de nouvelles infrastructures et évolution des pratiques de mobilités urbaines
- Digitalisation, nouvelles technologies d'information et développement de l'intelligence artificielle
- Accroissement des effets locaux liés au changement climatique

NOTRE CHAÎNE DE VALEUR

	AMONT RANGS 2/3	AMONT RANG 1	OPÉRATIONS PROPRES	AVAL
			Ressources humaines, Finance, Stratégie et performance Durable, Projets, technique et ingénierie, Systèmes d'information et innovation, Conformité, Communication, Marketing et relations clients	
OPERATEUR DE TRANSPORT		– Conception et construction de matériel roulant – Intégration de systèmes d'information et de billettique	– Exploitation et maintenance des réseaux métro et RER, réseaux bus et tramway – Maintenance du matériel roulant ferroviaire – Maîtrise d'ouvrage des projets – Maintenance des équipements et systèmes des espaces	
GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURES		– Conception et construction d'infrastructures ferroviaires et de génie civil – Installation de systèmes d'énergie et de signalisation – Intégration de réseaux et d'équipements techniques	– Gestion et maintenance des actifs des réseaux métro, RER et métro du Grand Paris – Conception, modernisation et renouvellement des infrastructures	Services aux voyageurs (information, assistance, accessibilité, suivi qualité, indicateurs sécurité, sûreté et satisfaction clients)
SÛRETÉ		– Conception et intégration de systèmes de sûreté et de vidéosurveillance – Installation de dispositifs de contrôle d'accès et d'alerte	– Surveillance et sécurisation du réseau par des agents assermentés et armés – Protection des agents, des voyageurs et du patrimoine	Gestion de la fin de vie matériels / infrastructures / bâtiments
SERVICES URBAINS	Production de métaux et de matériaux (acier, aluminium, cuivre, plastiques, verre, bois, ciment, métaux rares)	– Conception et construction de bâtiments – Réalisation de travaux de second œuvre et d'intégration réseau	– Exploitation et maintenance des sites et réseau – Gestion de sites tertiaires, d'hébergement, de coworking – Conduite d'opérations immobilières – Déploiement de services de mobilité ou d'énergie	Réhabilitation et valorisation d'actifs
AUTRES SERVICES	Fabrication de composants électriques et électroniques	– Conception et fourniture d'équipements (ascenseurs, sûreté, mobilier) – Prestations informatiques et cloud – Réalisation de travaux techniques et développement de solutions logicielles	– Maintenance d'équipements (ascenseurs, escalators, sûreté) – Gestion d'espaces commerciaux – Solutions digitales et billettique – Support mutualisé, conseil et formation	Gestion des déchets

ORGANIGRAMME DU GROUPE RATP



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

* Non consolidées **Participations

RAPPORT de gestion

Résultats financiers 2025
Page 18

Contrôle interne et gestion des risques
Page 32

RÉSULTATS FINANCIERS 2025

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 2025 a été marquée par le contexte inédit de transition en concurrence de l'activité Bus à Paris et en petite couronne. Suite aux procédures d'appels d'offres menées entre 2023 et 2025 par Île-de-France Mobilités, le processus de bascule de l'activité vers les sociétés attributaires des différentes DSP a démarré fin 2025 et s'échelonne jusqu'en novembre 2026. La première bascule de 3 lots, au 1er novembre 2025, s'est déroulée de façon fluide, sans impact sur la qualité de service pour le voyageur. RATP Cap Île-de-France a démarré l'exploitation des deux premières DSP Bus (42 et 45).

RATP Cap Île-de-France, qui a remporté 8 lots sur 13 dans le cadre des appels d'offres, sera le premier opérateur du réseau de bus de Paris et de la petite couronne, avec une part de marché de 70 %.

L'année 2025 a également été marquée par la signature du nouveau contrat d'exploitation et d'investissement pour la période 2025-2029 entre la RATP et Île-de-France Mobilités. Ce contrat, ambitieux et équilibré, place les voyageurs et les transports quotidiens au cœur des priorités de l'autorité organisatrice et de la RATP. Les investissements prévus par ce nouveau contrat atteignent un niveau de 2,1 Mds€ par an sur cinq ans, soit un montant total de 10,5 Mds€. Hors les investissements liés à l'activité bus, cela représente une augmentation de 30 % par rapport au précédent contrat 2021-2024 (1,6 Md€ par an). Ce programme d'investissement massif a pour objectif de moderniser le réseau et améliorer la qualité de service, au bénéfice des voyageurs franciliens.

Le nouveau contrat donne à la RATP les moyens nécessaires pour réaliser l'ensemble de ses missions et atteindre ses objectifs de qualité de service dans un cadre financier équilibré, tout en incitant l'entreprise à poursuivre les plans d'action déjà engagés pour améliorer sa performance économique et réduire ses coûts.

L'année a été marquée par la poursuite d'une dynamique favorable sur le trafic voyageurs en Île-de-France (+ 1,7 % par rapport à 2024), tiré par les prolongements des lignes 11 et 14 mis en service en 2024 et par les effets de la réforme tarifaire favorable aux déplacements de longue distance. Le trafic reste néanmoins inférieur de 9 % à son niveau d'avant la crise sanitaire de 2020. Le niveau de la production et de la qualité du service a continué de progresser sur tous les modes, soutenant la progression du chiffre d'affaires de l'Epic via la baisse des réfactions pour offre non produite et l'amélioration des bonus qualité de service.

Le chiffre d'affaires des filiales a progressé de + 29 %, soutenu par le démarrage de l'exploitation des réseaux de Lyon, Caen et Narbonne ainsi que par les effets en année pleine des contrats remportés en 2024 et de la croissance organique des contrats en portefeuille. L'année est également marquée par la cession des activités de bus urbains et de bus touristiques au Royaume-Uni.

Dans ce contexte, le groupe RATP a poursuivi son développement à un rythme soutenu avec une croissance de + 11 % du chiffre d'affaires.

Le résultat opérationnel et le résultat net part du Groupe atteignent respectivement 373 M€ et 217 M€, reflet d'une situation financière assainie.

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 Râpée, 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'infrastructures 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'infrastructures et d'exploitant des lignes.

L'offre et la tarification du transport public 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 transports publics sur tout le territoire national et à l'étranger.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) instaure une régulation des activités de gestion d'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'infrastructures (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 pour avis à l'autorité de régulation des transports la fixation de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructures 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'infrastructures en application de l'article L. 2142-3. L'autorité de régulation des transports a été saisie le 20 août 2025 sur la trajectoire de rémunération du GI contractualisée avec Île-de-France Mobilités pour la période 2025-2029, et a rendu son avis le 18 décembre 2025. Cet avis valide la rémunération contractuelle du GI sur la période 2025-2029.

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 définit les conditions de réalisation des prestations et en fixe les principes de tarification. L'entrée en régulation de la Sûreté a officiellement eu lieu le 13 juillet 2023, les revenus de la business unit 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. Pour 2025, l'autorité de régulation des transports a été saisie le 19 novembre 2025 et a rendu un avis favorable le 18 février 2026 (avis n° 2026-019).

Dans le cadre du contrat d'exploitation RATP-Île-de-France Mobilités 2025-2029 signé le 15 juillet 2025, 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 principalement :
- 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 hors Bus, OT Bus et continuité de service SI) et du gestionnaire d'infrastructures (GI), à l'exception de certaines charges qui sont couvertes à l'euro 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'opérateur de transport, révisables uniquement par avenant. Pour le gestionnaire d'infrastructures, 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 en crédit-bail de l'acquisition des matériels roulants des tramways T3, T5, T6, T7 et T8 ;
- une rémunération au tarif régulé validé par l'autorité de régulation des transports pour la sûreté (cf. supra).

La RATP et Île-de-France Mobilités ont maintenu les mécanismes de financement de l'exploitation et des investissements validés lors du précédent contrat, visant à intégrer les nouvelles dispositions prévues par la loi d'orientation des mobilités (LOM) :
- les rémunérations sont fixées pour couvrir les coûts d'exploitation prévisionnels et les amortissements prévisionnels, ainsi que la rémunération des capitaux engagés par l'Epic RATP et les risques opérationnels encourus ;
- la rémunération des activités régulées du gestionnaire d'infrastructure est ajustée annuellement pour restituer à Île-de-France Mobilités 50 % du résultat courant des activités non régulées du gestionnaire d'infrastructure, conformément à l'article 4 du décret 2020-1752 ;
- le mode de financement des investissements reste stable. Sur la période 2025-2029, la part des investissements financés par des subventions d'Île-de-France Mobilités ou d'autres financeurs (CPER) s'établit à 61 %, contre 56 % réalisés sur la période contractuelle précédente (2021-2024). Le montant global des investissements prévu sur 2025-2029 est en croissance, à iso périmètre (sorti de bus sur le contrat 2025-2029), de + 25 %, par rapport au précédent contrat, à 10,5 milliards d'euros en cinq ans, dont 4 milliards d'euros en fonds propres investis par l'Epic RATP ;
- dans ce contexte, le risque commercial (recettes liées au trafic) reste partagé entre la RATP et Île-de-France Mobilités, à travers le mécanisme d'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. Sur le réseau ferré, l'intéressement à la validation entrera de manière progressive en vigueur, équilibrant à terme l'intéressement aux recettes et à la validation.
- 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 reste au cœur du contrat, qui fixe des objectifs ambitieux sur la production, la régularité, la qualité de service et la satisfaction des voyageurs. Il maintient 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, avec un durcissement des objectifs sur la période.

Activité des filiales

L'année 2025 a été marquée par des succès majeurs pour les filiales du Groupe RATP avec :

– le gain de nombreux appels d'offres en **France** et à l'**International :**
  - **RATP Cap Île-de-France** devient l'opérateur majoritaire du **réseau de bus parisien**, avec plus de **70 % des activités** confiées par Île-de-France Mobilités. En 2025, six nouveaux lots ont été remportés, venant s'ajouter aux deux obtenus en 2024. Ces succès confirment l'expertise et la crédibilité du Groupe RATP.
    - **Massy-Juvisy** : démarrage au 1er mars 2026 pour une durée de 6 ans. Ce lot comptabilise 19 lignes de bus ainsi que la création d'une nouvelle ligne entre Longjumeau et l'Aéroport d'Orly en 2027, 2 Centres Opérationnels Bus, 240 véhicules et représente 9,3 millions de kilomètres commerciaux contractuels.
    - **Défense Saint-Cloud** : démarrage au 1er mai 2026 pour 9 ans. Ce lot comptabilise 38 lignes de bus, 4 Centres Opérationnels Bus, 619 véhicules et représente 22,5 millions de kilomètres commerciaux contractuels.
    - **Plaine Saint-Denis** : démarrage au 1er mai 2026 pour 9 ans. Ce lot comptabilise 30 lignes de bus, 3 Centres Opérationnels Bus, 543 véhicules et représente 17,7 millions de kilomètres commerciaux contractuels.
    - **Pompadour** : démarrage au 1er août 2026 pour 9 ans. Ce lot comptabilise 24 lignes de bus dont 2 à Haut Niveau de Service, 2 Centres Opérationnels Bus, 412 véhicules et représente 17 millions de kilomètres commerciaux contractuels.
    - **Rive Gauche** : démarrage au 1er novembre 2026 pour 9 ans. Ce lot comptabilise 25 lignes de bus, 4 Centres Opérationnels Bus, 521 véhicules et représente 17,3 millions de kilomètres commerciaux contractuels.
    - **Rive Droite** : démarrage au 1er novembre 2026 pour 9 ans. Ce lot comptabilise 41 lignes de bus dont 11 lignes de bus de nuit, 3 Centres Opérationnels Bus, 628 véhicules et représente 21,9 millions de kilomètres commerciaux contractuels.

Pour rappel, lots remportés en 2024 :

  - **Boucles Nord de Seine** : mis en service le 1er novembre 2025 pour une durée de 8 ans. Ce lot comptabilise 19 lignes de bus, 2 Centres Opérationnels Bus (Pleyel et Asnières), 280 véhicules et représente 11,4 millions de kilomètres commerciaux contractuels.
  - **Boucles de Marne** : mis en service le 1er novembre 2025 pour une durée de 8 ans. Ce lot comptabilise 31 lignes de bus, s'appuie sur 3 Centres Opérationnels Bus (Neuilly-Plaisance, Saint-Maur et Neuil-ly-sur-Marne), mobilise 320 véhicules et représente 18,6 millions de kilomètres commerciaux contractuels.

– **Ferroviaire régional** : RATP Dev a remporté le contrat d'exploitation de l'**Étoile de Caen**, ensemble de dix lignes ferroviaires autour de l'agglomération. À compter du 11 juillet 2027, et pour une durée de 10,5 ans, RATP Dev assurera l'opération et la maintenance de près de 20 % du trafic TER régional en Normandie, avec une phase de pré-exploitation engagée dès janvier 2026.

– **Italie** : Cilia, filiale de RATP Dev, a été sélectionné par Atac Spa pour exploiter quatre lignes de bus à Rome pour une durée de trois ans à compter du 1er avril 2025.

– **États-Unis** : RATP Dev USA a remporté un nouveau contrat pour gérer la flotte de véhicules du réseau de transport du **comté de Volusia en Floride**. Ce contrat de trois ans, avec deux années supplémentaires en option, a débuté le 15 août 2025 et constitue le plus important contrat de RATP Dev dans l'État. La filiale consolide également son implantation en Caroline du Sud avec le gain de l'exploitation du réseau de transport CARTA (Charleston Area Regional Transportation Authority) de **Charleston, SC** à partir de février 2026 pour une durée de trois ans.

– **Canada (Québec)** : RATP Dev Canada a été sélectionné par CDPQ Infra comme opérateur en amont pour le projet TramCité à Québec. RATP Dev Canada apportera une assistance technique à CDPQ Infra ainsi qu'au futur exploitant désigné, le Réseau de Transport de la Capitale (RTC), afin d'anticiper et de résoudre les enjeux liés à l'exploitation et à la maintenance du futur réseau de tramway.

– **Australie** : la Linewide Alliance (RATP Dev, John Holland, Alstom, KBR, WSP) a été confirmée par la **Suburban Rail Loop Authority** comme attributaire du contrat Linewide de la Suburban Rail Loop East (SRL East) à **Melbourne**. Ce contrat, d'une durée de 10 ans, intègre la réalisation de tous les équipements de l'infrastructure et du matériel roulant de la future ligne de métro. RATP Dev apportera ainsi, durant toute la phase de construction, son expertise de futur exploitant de la ligne. À l'ouverture de SRL East aux voyageurs en 2035, l'exploitation et la maintenance des nouveaux services de métro seront en effet assurées par la jointventure TransitLinX entre RATP Dev et John Holland dans le cadre d'une concession de 15 ans. Ce gain renforce la position de RATP Dev en Australie après le gain de la ligne automatique de Western Sydney Airport et confirme son leadership mondial dans les métros, notamment automatiques.

– **Béziers** : RATP Dev a été désignée en juillet 2025 délégataire du service public du réseau de transport BeeMob de l'agglomération Béziers Méditerranée.

– **RATP Travel Retail**, filiale dédiée aux commerces de flux du groupe RATP, a été retenue par la Société des Grands Projets pour développer et exploiter les espaces commerciaux des gares du **Grand Paris Express**, en partenariat avec Altarea Commerce. Ce contrat de 12 ans couvrira 45 gares et plus de 12 500 m2 de surfaces commerciales, soit 136 points de vente, avec une ambition d'offrir une expérience de mobilité enrichie et connectée aux besoins des usagers.

– le groupement mené par Dalkia, Eiffage et **RATP Solutions Ville** a remporté le contrat de concession de production et de distribution du **réseau de chaleur de la Ville de Paris**, premier réseau de chaleur français. D'une durée de 25 ans, ce nouveau contrat de concession entrera en vigueur au 1er janvier 2027 sous la forme d'une Société d'Économie Mixte à Opération unique (SEMOP) associant la Ville de Paris (34 %), la Caisse des dépôts (15 %) et l'opérateur économique - le Groupement Dalkia SA, Eiffage et RATP Solutions Ville (51 %). RATP Solutions Ville détient 20 % des parts au sein de ce groupement. À la date d'établissement du précédent rapport, des recours ont été introduits par Engie, opérateur historique du réseau, qui en assurait jusqu'alors l'exploitation par l'intermédiaire de l'une de ses filiales, la Compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU).

– la création du consortium composé de RATP Dev et ComfortDelGro Transit pour répondre à l'appel d'offres portant sur le contrat d'exploitation et de maintenance du métro de **Copenhague**.

– la signature d'un protocole d'accord entre RATP Dev, FCC, Meridiam, John Laing et Alstom, pour répondre à l'appel d'offres portant sur la conception, la construction, le financement, l'exploitation et la maintenance du futur métro automatique Metrolink de **Dublin**.
– le renouvellement du contrat d'exploitation et de maintenance du réseau de transports en commun (bus et tramway) Irigo d'**Angers** Loire métropole. Ce renouvellement fait suite à 6 années d'exploitation réussi du réseau par RATP Dev.
– la signature d'un avenant au contrat de **RATP Dev Brest** pour l'exploitation du réseau Bibus repoussant son échéance d'un an à décembre 2028 afin d'accompagner la mise en service de deux nouvelles lignes de tram et BHNS début 2026.
– la création de deux nouvelles entités :
  • **Rout'In** : coentreprise dédiée à la mobilité durable en entreprise, créée par RATP Smart Systems et TotalEnergies (50/50)
  • **RATP Expertises** : filiale d'ingénierie créée pour accompagner les autorités organisatrices de mobilité dans la conception et l'évolution de leurs réseaux de bus.
– les arrêts et cessions d'activités :
  • le 28 février 2025, les activités d'exploitation de **bus à Londres** de RATP Dev ont été cédées à FirstGroup.
  • le 12 décembre 2025, RATP Dev a vendu l'intégralité de ses activités de **bus touristiques à Londres et Bath** à FirstGroup. Un accord transitoire de 12 mois prévoit le maintien de la marque Tootbus et des équipes locales, avec un transfert progressif sous la direction de First Bus.
  • ces cessions s'inscrivent dans le cadre de la stratégie de RATP Dev, qui privilégie un développement sur ses géographies clés et sur les projets de rail urbain, en s'appuyant sur son expertise dans le tramway, les trains du quotidien et son leadership mondial dans l'exploitation et la modernisation des métros manuels, semiautomatisés et automatisés.
  • la filiale RATP Capital Innovation a cédé ses titres Zenpark en mars 2025 à Yespark.

RATP Participations et ses filiales

Les filiales de **RATP Participations** sont structurées autour de trois pôles :
– **Transport** : RATP Dev et RATP Cap Île-de-France ;
– **Services urbains** : RATP Solutions Ville et ses filiales RATP Connect, RATP Real Estate, RATP Capital Innovation et RATP Habitat, ainsi que la SCCV Clichy, la SCCV Sceaux et RATP Underground ;
– **Services** : RATP Smart Systems, RATP Travel Retail, RATP Maintenance Services ;
– auxquels s'ajoutent d'autres filiales ou participations, telles que les filiales « prestataires internes » RATP Évolution Services et RATP Consulting, la filiale de formation RATP Sûreté Expertise, la filiale d'ingénierie bus RATP 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 transports publics gagnés en dehors du périmètre 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 (28 %).

Le secteur fait appel d'une manière générale aux financements publics, 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 et de transparence comptable 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 17 pays parmi lesquels la France, l'Italie, l'Australie, 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* », navettes fluviales, transport à la demande, transport de personnes à mobilité réduite, câble) et le métier (conception amont, exploitation, maintenance, services).

◆ ***RATP Cap Île-de-France***
RATP Cap Île-de-France a pour mission d'opérer l'ensemble des activités concurrentielles de transport du Groupe RATP en Île-de-France, à l'exception du CDG Express et du Grand Paris Express. Elle répond aux appels d'offres lancés par Île-de-France Mobilités sur le bassin historique de la RATP - Paris et la première couronne - tout particulièrement sur le réseau bus. Elle se positionne également sur les marchés ouverts à la concurrence selon le calendrier prévu pour les tramways, trams-trains et lignes ferroviaires.

Le succès commercial de RATP Cap Île-de-France qui a remporté 8 lots dans le cadre de la mise en concurrence de l'activité bus à Paris et en petite couronne va contribuer à augmenter significativement la part de la filiale dans le chiffre d'affaires du groupe, au fur et à mesure de la sortie de l'activité bus du périmètre de l'Epic. Cet effet de bascule produira son effet année pleine en 2027.

L'expertise de RATP Cap Île-de-France s'étend à tous les modes de transport collectif avec :
– l'exploitation de réseaux de **bus parisiens** avec Boucle Nord de Seine et Boucles de Marne depuis le 1er novembre 2025, ainsi que Massy-Juvisy, Défense Saint-Cloud, Plaine Saint-Denis, Pompadour, Rive Gauche et Rive Droite à compter de 2026 ;
– l'exploitation de réseaux de bus franciliens avec le territoire de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay ; l'ensemble Bièvre (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) et le territoire du Mantois ;
– l'exploitation, l'entretien et la maintenance des **tram-trains T12** (Massy Palaiseau – Evry-Couronnes) et **T13** (Saint-Cyr – Saint-Germain) opérés sur le réseau ferré national ;

– des services de transport non conventionnés via sa marque **Origami** de transport sur mesure qui comprend des lignes régulières, le renforcement ponctuel de réseaux 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 Championnet.**

Pôle Services urbains

RATP Solutions Ville répond 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 est portée par la filiale **RATP Real Estate**. Elle accompagne ses clients dont le principal, l'Epic RATP, sur :
– l'aménagement de locaux tertiaires et la mise à disposition de postes de travail via sa filiale Urban Sation ;
– le facility management et l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les travaux de gros entretien, notamment via sa nouvelle filiale RATP Solutions Industrielles pour la gestion des centres opérationnels bus des DSP paris petite couronne exploités par RATP Cap Île-de-France ;
– la gestion de sites tertiaires et d'espaces événementiels.
– la valorisation du patrimoine via les études et la mise en œuvre d'implantations ou de réhabilitations de sites et d'ensembles immobiliers, en tenant compte des évolutions règlementaires et des perspectives conjoncturelles (schémas directeurs, plans pluriannuels) ;
– la maîtrise des coûts via les audits énergétiques, patrimoniaux ;
– les missions de maîtrise d'œuvre (génie climatique, système de sécurité incendie) ;
– l'assistance à la maîtrise d'ouvrage en particulier sur la conduite de projets immobiliers complexes, intégrant sites industriels et logements, en zone dense.

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 est entré dans sa phase d'aménagement avec la signature du bail à construction le 17 décembre 2025.

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 9 506 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 télécoms, 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 Caisse des dépôts et consignations.

◆ ***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 et Zenride 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 en partenariat avec Engie le réseau de froid urbain de la Ville de Paris, via sa participation (15 %) dans la société Fraicheur de Paris, créée en 2022. Il s'agit d'un contrat de concession d'une durée de 20 ans qui couvre la production, le stockage, le transport et la distribution d'énergie frigorifique de la ville.

Fin 2025, RATP Solutions Ville s'est vu attribuer le contrat de concession du réseau de chaleur urbain parisien via le Groupement Dalkia/Eiffage/RATP Solutions Ville pour une durée de 25 ans à compter du 1er janvier 2027 sous la forme d'une Société d'économie mixte à opération unique (SEMOP) associant la Ville de Paris (34 %), la Caisse des dépôts (15 %) et l'opérateur économique, le Groupement Dalkia SA, Eiffage et RATP Solutions Ville (51 %). RATP Solutions Ville détient 20 % des parts de ce groupement. À la date d'établissement du précédent rapport, des recours ont été introduits par Engie, opérateur historique du réseau, qui en assurait jusqu'alors l'exploitation par l'intermédiaire de l'une de ses filiales, la Compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU).

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 opère des systèmes et plateformes digitales intégrant billettique, Information Voyageur SAE et MaaS. 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.

Le service **Bonjour RATP** permet à plus de 3 millions de visiteurs uniques chaque mois de planifier, réserver et payer ses déplacements en transports en commun et à vélo grâce à un site et une application mobile.

L'intégration de **Mappy**, 3e acteur de la mobilité du quotidien en France, permet, avec la convergence des plateformes technologiques « Mappy » et « Bonjour » :
– d'offrir une proposition personnalisée de services en matière d'aide à la mobilité,
– de faciliter les déplacements au moyen d'un comparateur tous modes, toutes distances, partout en France.

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.

RSS a constitué en 2025 avec TotalEnergies une coentreprise à 50/50, Rout'in, qui commercialise une offre digitale de gestion de la mobilité (domicile-travail) à destination des entreprises.

◆ ***RATP Travel Retail*** a pour mission la commercialisation et la gestion des espaces urbains. En qualité de mandataire de la RATP, elle intervient principalement dans la conception, l'aménagement, la commercialisation et la gestion des espaces commerciaux du réseau métro et RER de l'Epic RATP. Par ailleurs, RATP Travel Retail est chargée de la commercialisation et de l'exploitation du futur réseau de commerces des gares de lignes 14 Sud, 15, 16, 17 et 18 du Grand Paris Express, dans le cadre d'un partenariat avec Altarea Commerce.

◆ ***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 systèmes de sécurité des bâtiments et des personnes pour les aéroports, les clients publics (collectivités, hôpitaux) et privés (grands ensembles de logements).

Autres filiales et participations

◆ ***RATP Évolution Services*** 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 RATP et de certaines de ses filiales françaises.

◆ ***RATP Consulting*** apporte des prestations de conseil à l'ensemble des entités du Groupe, notamment dans les domaines du soutien au pilotage de projets, de l'assistance à la conduite du changement, de l'accompagnement des transformations, de l'analyse stratégique et organisationnelle.

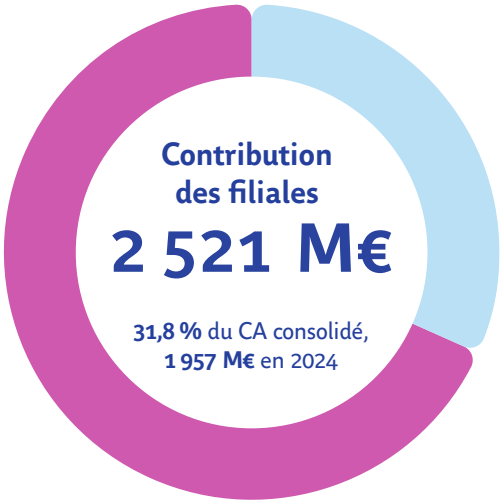
◆ ***RATP Sécurité Expertises,*** filiale de formation professionnelle de personnels de sûreté créée en 2023, a pour vocation de valoriser auprès de clients externes le savoir-faire et l'expérience de la RATP en matière de sécurisation de réseaux de transport, tout en contribuant aux enjeux de recrutement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

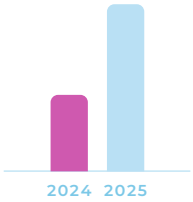
◆ ***RATP Expertises*** a pour vocation de mettre à disposition des autorités organisatrices de mobilité le savoir-faire du Groupe RATP en matière de conception, de transition énergétique, de supervision des systèmes et de gestion des actifs des réseaux de bus, tout en accompagnant les territoires dans la transformation et la modernisation de leurs infrastructures de transport.

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

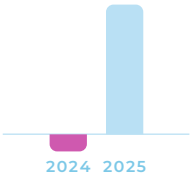
◆ ***Systra*** est une participation de la RATP détenue par RATP Coopération à 19,49 %. Systra constitue un groupe de conseil et d'ingénierie, leader mondial de la conception des infrastructures de transport. Présent dans 80 pays par le biais de filiales, succursales ou de contrats, Systra intervient 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 2025, Systra a intégré 2 nouvelles sociétés, en Australie avec BG&E, et en Espagne avec Ardanuy Ingenieria.

7 934 M€
de chiffre d'affaires consolidé Groupe
(contre 7 140 M€ en 2024)





373 M€
EBIT* Groupe
(174 M€ en 2024, hors APA**)



217 M€
résultat net part du Groupe
(-25 M€ en 2024,hors APA**)

* Earnings Before Interests and Taxes
** Apport partiel d'actifs

1 991 M€
investis par le groupe RATP
(2 664 M€ en 2024)

4 898 M€
endettement net du Groupe
(5 681 M€ en 2024)

1. Les principales évolutions en 2025

Epic RATP

L'année 2025 a été marquée par un haut niveau de production et de qualité de service, dans la continuité des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 et en progression par rapport à 2025, par le renouvellement quasi intégral de l'équipement du tramway T1 en rames TW20, avec la livraison des 3 dernières rames attendues en 2026, l'introduction du MF19 sur la ligne 10 en octobre, la conclusion du nouveau contrat d'exploitation 2025-2029 avec Île-de-France Mobilités, et la 1re vague de transfert des activités Bus vers les nouveaux opérateurs attributaires des DSP suite aux appels d'offres menés par Île-de-France Mobilités. 2025 a été également marquée par une poursuite de la détente des prix de l'électricité.

Filiales

En 2025, les filiales du Groupe RATP ont poursuivi leur développement en France et à l'international.

En France, l'année a été marquée par des succès significatifs aux appels d'offres – notamment pour l'exploitation de réseaux de bus en petite couronne parisienne et le gain du 1er appel d'offres ferroviaire régional (TER Étoile de Caen) – ainsi que par la reprise et la mise en service de plusieurs contrats majeurs (Lyon, Caen, Narbonne, et en Île-de-France T12-T13, Boucles Nord de Seine et Boucles de Marne).

À l'international, RATP Dev a renforcé son leadership grâce à plusieurs gains : un nouveau contrat de bus en Floride et un en Caroline du Sud, un contrat d'assistance technique sur le tramway de Québec ainsi que la signature, en Australie, du contrat d'exploitation et de maintenance Linewide de la Suburban Rail Loop East (SRL East) à Melbourne, en partenariat avec John Holland, Alstom, KBR, et WSP.

1.1 Activités de transport

1.1.1 Epic

En 2025, le trafic sur le périmètre de l'Epic RATP en Île-de-France progresse. Il s'élève ainsi à 3 142 millions de voyages (MV), en hausse de + 34 MV ou + 52 MV à périmètre constant par rapport à 2024 (soit + 1,7 %), mais reste néanmoins inférieur de -8,7 % à son niveau de référence de 2019 .

Le trafic du Métro augmente de + 2,3 % (+ 34 MV), tiré par les prolongements de lignes, mais reste encore inférieur de -70 MV à son niveau de référence d'avant la crise sanitaire de 2020 (-4 %).

Le trafic du RER progresse de + 3,1 % (+ 16 MV), bénéficiant de la bonne dynamique sur les réseaux ferrés, dépassant ainsi son niveau de référence de 2019 de + 4 MV (+ 1 %).

Le trafic du Bus est en légère hausse de + 0,8 % (+ 6 MV), à périmètre constant et après neutralisation de l'effet des transferts vers les DSP, grâce au rattrapage de la période des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024. Il reste cependant inférieur de -221 MV à son niveau de référence de 2019 (-21,6 %).

Le trafic du Tramway régresse de -0,7 % (-2 MV), impacté par les travaux de prolongement du T1 en début d'année, et reste encore inférieur de -11 MV à son niveau de référence de 2019 (-3,3 %).

Ces résultats positifs bénéficient sur le métro des prolongements des lignes 11 et 14 et, plus largement, des effets de la réforme tarifaire, favorable au développement des déplacements de longue distance. Cette dynamique sur les réseaux ferrés est néanmoins contrebalancée par l'évolution du réseau de surface qui subit l'impact des reports de trafic vers le métro suite à la mise en service des prolongements.

1.1.2 Les autres évolutions en France

La croissance de l'activité en 2025 est alimentée par la montée en puissance, sur une année pleine, des réseaux remportés en 2024 (Bayonne, Brive, Saintes, Quimper), par l'entrée en vigueur de nouveaux contrats (Lyon, Caen, Narbonne, Béziers, T12-13, Boucles Nord de Seine et Boucles de Marne) ainsi que par les extensions d'offre sur le périmètre des contrats en portefeuille.

Ces évolutions favorables ont été partiellement compensées par la fin de certains contrats historiques (Saint-Malo, Vierzon).

Les filiales ont également démontré un fort dynamisme commercial, avec de nombreux succès commerciaux obtenus par RATP Dev et RATP Cap Île-de-France : renouvellement du contrat d'exploitation du réseau d'Angers, attribution de nouvelles délégations de service public, dont la reprise du réseau BeeMob à Béziers et l'attribution du contrat de l'Étoile ferroviaire de Caen en Normandie. En Île-de-France, RATP Cap Île-de-France a établi sa position en remportant six lots de bus supplémentaires en 2025.

1.1.3 Les autres évolutions à l'international

L'activité à l'international a poursuivi son intensification en 2025, portée par plusieurs avancées stratégiques. En Australie, le Groupe a renforcé sa présence avec l'obtention du contrat Linewide de la Suburban Rail Loop East à Melbourne, en partenariat avec John Holland, Alstom KBR et WSP. En Amérique du Nord, trois nouveaux succès sont venus consolider le développement du Groupe : les contrats d'exploitation des réseaux de bus du comté de Volusia en Floride et de Charleston, SC en Caroline du Sud et un contrat d'assistance technique sur le tramway de Québec.

L'année a également été marquée par la cession des activités des bus urbains et de bus touristiques à Londres et Bath au groupe FirstGroup, permettant à RATP Dev de recentrer son portefeuille sur ses priorités stratégiques de développement

1.2 Activités de services urbains

RATP Solutions Ville a poursuivi en 2025 la montée en puissance de son activité dans ses domaines d'expertise :

– Sur le pôle **immobilier** :
  - **RATP Habitat** a livré en 2025 plusieurs programmes de logements sociaux et mixtes à Montreuil (Seine-Saint-Denis) au-dessus de la station La Dhuys (ligne 11 prolongée) ainsi qu'à Nanterre (Hauts-de-Seine) au cœur du quartier du Petit Nanterre, participant au renouveau urbain de la ville.
  - **Urban Station** a inauguré à Paris deux nouveaux espaces événementiels et exploite un nouvel espace de corpoworking :
    - Bastille : ce nouvel espace est issu de la réhabilitation d'un ancien bâtiment industriel destiné à l'alimentation électrique du Métro parisien, historiquement connu sous le nom de sous-station électrique de la Cerisaie ;
    - Auteuil : cet espace résulte de la rénovation d'une sous-station électrique datant de 1912, dont l'architecture industrielle a été entièrement valorisée ;
    - Daumesnil, espace de corpoworking, au cœur du 12e arrondissement de Paris.
– Sur le volet **mobilités urbaines** :
  - **Electra** a enregistré une année 2025 record, avec une croissance de + 61 % de son réseau de recharge ultra-rapide. L'opérateur a déployé 644 stations (près de 4 000 points de charge) réparties dans 10 pays, et a levé 433 M€ de financements verts pour accélérer encore son expansion ;
  - **BlaBlaCar**, place de marché de référence pour les voyages partagés, a continué d'élargir son empreinte internationale et de diversifier ses services ;
  - **Zenride**, leader du vélo de fonction en entreprise, compte désormais plus de 500 entreprises clientes en France ;
  - Communauto (anciennement Mobizen) a connu en 2025 une forte croissance en Île-de-France, témoin de l'essor de l'autopartage en boucle dans la région. Le service a dépassé le cap des 5 000 véhicules partagés en France (dont près de la moitié en Île-de-France) et enregistré plus de 15 000 utilisateurs actifs ;
  - **Vianova**, spécialiste de la data mobilité au service des collectivités et opérateurs, a continué d'étendre son empreinte en 2025. Sa plateforme d'intelligence de mobilité (Vianova Intelligence Platform) est aujourd'hui déployée dans plus de 100 villes à travers le monde ;
  - **RATP Capital Innovation** a cédé sa participation dans **Zenpark** au premier trimestre 2025.
– Sur le **pôle télécommunications** : en 2025, **RATP Connect** a poursuivi le développement de ses activités en Île-de-France. La filiale a finalisé le déploiement de la fibre optique sur le prolongement de la ligne 14 Sud, renforçant ainsi la couverture numérique du réseau métropolitain. Elle a également lancé une nouvelle offre d'« Edge hosting » souverain en juin, à destination des entreprises de toutes tailles, via **Connect Grand Paris**.

1.3 Activités Autres

RATP Smart Systems a poursuivi la transformation numérique de la mobilité en Île-de-France, avec plusieurs avancées structurantes :

– **Réforme tarifaire** : mise en œuvre réussie de la nouvelle grille tarifaire d'Île-de-France Mobilités au 1er janvier, avec l'introduction de nouveaux tickets (métro-RER et Bus-Tram) et l'accélération de la dématérialisation des titres (Navigo Liberté+ sur smartphone dès juin) ;
– **Modernisation des outils en station** : généralisation des terminaux de vente et lancement du déploiement des terminaux de contrôle en mobilité pour les agents, facilitant la distribution et la verbalisation sur le terrain ;
– **Ouverture à la concurrence des bus** : intégration des nouveaux opérateurs dans le système billettique, assurant une continuité de service fluide pour les usagers ;

– **sur le MaaS, lancement de Rout'In** : création d'une coentreprise avec TotalEnergies (50/50) pour proposer aux entreprises une solution de gestion des dépenses de mobilité des salariés, incluant carte de paiement et application mobile.

RATP Maintenance Services a poursuivi son développement, porté par le démarrage des nouveaux contrats obtenus auprès du groupe ADP, couvrant la maintenance des ascenseurs, monte-charges, escaliers mécaniques et trottoirs roulants des aéroports d'Orly et de Roissy.

RATP Travel Retail a confirmé sa dynamique commerciale, soutenue par l'ouverture de nouvelles enseignes sur le réseau.

1.4 Activités d'ingénierie

RATP Sécurité Expertises poursuit le développement de son activité de formation à la sûreté et à la sécurité. Depuis mars 2025, la filiale a installé son centre de formation à Saint-Denis (93), sur un site de près de 2 000 m2, qui intègre un stand de tir professionnel et une maquette d'instruction reproduisant l'univers métro/bus.

Participation dans Systra

Conformément à son plan de croissance, Systra, détenue à 19,49 % par le Groupe RATP, enregistre une nouvelle hausse d'activité portée par l'effet en année pleine des acquisitions réalisées en 2024, les contrats gagnés en 2025 et la croissance organique. L'année 2025 a été riche de succès, avec notamment :

– **en France** : le lancement en octobre 2025 du deuxième tunnelier de la ligne 15 Est du Grand Paris Express, marquant une nouvelle étape clé du chantier pour Systra ;
– **en Suède**, l'inauguration en juillet 2025 de la nouvelle gare de Varberg et de son tunnel ferroviaire de 3,1 km, marquant l'aboutissement de cinq années de travaux menés par les équipes de Systra Suède en collaboration avec Implenia ;
– **au Royaume-Uni**, le lançage en décembre 2025 d'un viaduc de 4 600 tonnes au-dessus de l'autoroute M6 pour la future ligne à grande vitesse High Speed 2 (HS2), constituant une étape majeure dans l'avancement du projet. Le projet HS2 a pour objectif de créer un nouveau réseau reliant à grande vitesse Londres, les Midlands et le Nord de l'Angleterre ;
– **en Turquie**, l'attribution d'un contrat de conception d'infrastructures routières dans l'agglomération de Samsun, comprenant un corridor urbain de 12 km intégrant 6 ponts et 1 tunnel ;
– **au Chili**, l'obtention de deux nouveaux contrats ferroviaires afin de créer des lignes suburbaines desservant la périphérie de Santiago, renforçant la collaboration de longue date entre Systra et l'opérateur national EFE ainsi que l'entreprise de travaux publics Sacyr.

En fin d'année 2025, deux nouvelles acquisitions ont abouti :

– **Ardanuy Ingenieria**, société d'ingénierie espagnole, reconnue pour son expertise dans les domaines des systèmes ferroviaires, du métro et des transports urbains. Plus de 350 nouveaux collaborateurs ont ainsi rejoint les équipes de Systra en Espagne, au Portugal et en Amérique hispanique mais également en Inde et dans les pays baltes ;
– **BG&E**, entreprise **australienne** d'ingénierie pluridisciplinaire, reconnue pour son expertise dans les infrastructures de transport et les bâtiments complexes, comptant des implantations en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Asie, au Moyen-Orient et au Royaume-Uni. L'empreinte de Systra dépasse ainsi 1 000 salariés en Australie et Nouvelle-Zélande. Cette acquisition vient en outre conforter l'essor de l'offre internationale dédiée aux bâtiments complexes.

2. Les résultats consolidés de 2025

2.1 Chiffre d'affaires consolidé

En millions d'euros (M€)	31/12/24	31/12/25	Variations
Transport	**5 734**	**6 437**	**703**
RATP Transport (a)	3 838	3 997	159
Filiales	1 896	2 440	544
Gestion d'infrastructures (a')	1 179	1 237	58
Sûreté (a'')	166	179	13
Ville	42	55	13
Services	19	27	8
Ingénierie (groupe Systra**)			
Groupe RATP (b)	**7 140**	**7 934**	**794**
Contribution de l'Epic RATP (a+a'+a'')	**5 183**	**5 413**	**230**
Contribution des filiales (b-a-a'-a'')	**1 957**	**2 521**	**564**
Contribution des filiales en %	**27 %**	**32 %**	

** Le chiffre d'affaires du Groupe progresse de + 794 millions d'euros vs 2024 (soit + 11 %), dont + 230 millions d'euros au titre de l'Epic RATP et + 564 millions d'euros au titre des filiales. Le chiffre d'affaires des filiales continue sa progression (+ 28,8 %) et atteint 31,8 % du chiffre d'affaires Groupe contre 27,4 % en 2024.

a) **Le chiffre d'affaires de l'activité Transport progresse de + 703 millions d'euros, dont + 159 millions d'euros pour l'Epic et + 544 millions d'euros pour les filiales.**

L'évolution du chiffre d'affaires de l'Epic RATP intègre la remise à niveau des rémunérations d'exploitation sur les coûts réels (+ 100 millions d'euros), dans le cadre du nouveau contrat pluriannuel avec Île-de-France conclu en juillet 2025.

Les principaux facteurs de progression du chiffre d'affaires sont l'amélioration du niveau de la production de l'offre de transport (97 % pour le métro, 98 % pour le RER, 94 % pour le bus et 100 % pour le tram) et de la qualité de service (+ 30 millions d'euros), l'indexation contractuelle des rémunérations Île-de-France Mobilités (+ 52 millions d'euros) et l'évolution de l'offre de transport, dont l'impact net est négatif de -45 millions d'euros (contre-effet des renforts d'offre de 2024 pour les Jeux Olympiques et Paralympiques net de l'effet en année pleine des extensions de lignes T3b, L11 et L14).

La croissance des filiales est portée par le démarrage de nouveaux contrats (+ 390 M€), notamment en France, les effets en année pleine des contrats démarrés au cours de l'exercice 2024, ainsi que la croissance organique des contrats en portefeuille (+ 119 M€), en particulier des bus de Toscane et du métro de Riyad.

b) **Le chiffre d'affaires du gestionnaire d'infrastructures progresse de + 58 millions d'euros,** tiré principalement par l'indexation de la rémunération d'exploitation versée par Île-de-France Mobilités au titre de la gestion du réseau historique (+ 10 millions d'euros), la hausse de l'offre (+ 10 millions d'euros), la hausse de la contribution R12 au titre des impôts et taxes, notamment du fait de l'augmentation des taxes sur les eaux d'exhaure (+ 15 M€), la montée en puissance des activités du gestionnaire d'infrastructures du Grand Paris Express (+ 13 millions d'euros), et par une augmentation de la rémunération des investissements (R2) en lien avec la hausse de la base d'actifs (+ 6 M€).

c) **Le chiffre d'affaires de l'activité Sûreté progresse de + 13 millions d'euros** au global sur l'année, à la fois tiré par une production légèrement supérieure à la commande et l'application du tarif de l'année validé par l'autorité de régulation des transports.

d) **Le chiffre d'affaires de l'activité Services urbains est en hausse de + 13 millions d'euros**, à 55 millions d'euros.

e) **Le chiffre d'affaires de l'activité Autres services est en hausse,** à 27 millions d'euros (+ 8 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€)	31/12/24	31/12/25	Variations
Transport	**70**	**109**	**39**
RATP Transport (a)	155	121	(34)
Filiales	(85)	(12)	73
Gestion d'infrastructures (a')	278	274	(5)
Sûreté (a'')	(6)	1	7
Ville	13	12	(1)
Services	(28)	(25)	3
Ingénierie (groupe Systra**)	76	3	(73)
Groupe RATP (b)	**403**	**373**	**(29)**
Contribution de l'Epic RATP (a+a'+a'')	**427**	**395**	**(32)**
Contribution des filiales (b-a-a'-a'')	**(25)**	**(22)**	**3**
Contribution des filiales en %	**- 6 %**	**- 6 %**	

** mise en équivalence

Le résultat opérationnel 2024 avait été affecté par une plus-value exceptionnelle de + 229 millions d'euros, liée à une opération d'apport partiel d'actifs à la filiale non consolidée RATP Habitat.

En retraitant les effets de l'apport partiel d'actifs (APA) à RATP Habitat réalisé en 2024, l'EBIT s'améliore de + 199 millions d'euros par rapport à 2024, à 373 millions d'euros.

a) **Le résultat opérationnel de l'activité Transport (hors APA) progresse de + 268 millions d'euros, dont + 195 millions d'euros pour l'Epic et + 73 millions d'euros pour les filiales.**

Pour l'Epic RATP, l'EBIT de l'activité Transport (hors APA) est en progression de + 195 millions d'euros, porté principalement par la progression du chiffre d'affaires notamment sous l'effet de la remise à niveau de la rémunération (+ 100 millions d'euros), un haut niveau de production et de qualité de service, ainsi que la poursuite des efforts de productivité.

L'EBIT de l'activité Transport des filiales enregistre une progression significative de + 73 millions d'euros. Cette amélioration intègre le contre-effet de pertes à terminaison comptabilisées sur certains contrats en Île-de-France en 2024, mais reflète également la bonne performance des contrats internationaux. Cette dynamique positive est pour partie compensée par l'impact d'une dépréciation exceptionnelle de -43 millions d'euros du goodwill affecté à l'UGT Sightseeing (bus touristiques) de RATP Dev.

b) **L'EBIT du gestionnaire d'infrastructures est globalement stable,** baisse de -5 M€ soit moins de 2 %.

c) **L'EBIT de l'activité Sûreté remonte de + 7 millions d'euros,** à + 1 million d'euros ; sous l'effet d'une meilleure couverture des charges par le tarif en 2025.

d) **L'EBIT de l'activité Services urbains reste stable par rapport à 2024.**

e) **L'EBIT de l'activité Autres Services s'améliore de + 3 millions d'euros.**

f) **L'EBIT de l'activité Ingénierie est en baisse de -73 millions d'euros,** lié au contre effet de la plus-value de la cession partielle de Systra comptabilisée en 2024.

2.3 Résultat net consolidé part du Groupe

Le résultat net consolidé part du Groupe s'établit à 217 millions d'euros à fin 2025, contre 204 millions d'euros (- 25 millions d'euros hors APA) en 2024, soit une amélioration de + 13 millions d'euros (+ 242 M€ en retraitant l'apport partiel d'actifs réalisé en 2024).

La progression du résultat net part du Groupe traduit l'amélioration de la performance opérationnelle des activités de l'Epic et des filiales.

2.4 Capitaux propres consolidés

Le montant total des capitaux propres part du groupe consolidés passe de 5 368 millions d'euros à 5 577 millions d'euros, soit une augmentation de + 209 millions d'euros, qui recouvre :
- une hausse de + 258 millions d'euros pour l'EPIC ;
- une hausse de -50 millions d'euros pour les filiales.

Les capitaux propres de l'Epic enregistrent principalement :
- une variation sur les avantages au personnel postérieurs à l'emploi et long terme ;
- la variation de valeur des instruments financiers enregistrés en capitaux propres ;
- le résultat annuel.

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 1 991 millions d'euros (y compris 97 millions d'euros d'investissements réalisés en maîtrise d'ouvrage déléguée pour le compte de la Société des Grands Projets dans le cadre du prolongement de la L14 au sud).

Les investissements sur fonds propres réalisés par le Groupe s'élèvent à 954 M€, dont 826 M€ pour l'Epic RATP et 128 M€ pour les filiales.

Sur les 1 730 millions d'euros d'investissements réalisés en Île-de-France par l'Epic sur le périmètre du plan quinquennal d'investissements (PQI) 2025-2029 contractualisé avec Île-de-France Mobilités, 83 % 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 (1 434 millions d'euros), l'effort d'investissement est porté par les projets suivants :
- la modernisation du réseau métro (548 millions d'euros) avec les programmes MF19 (infrastructures et matériel roulant), modernisation des lignes 6 et 9, mise à niveau du MF77 de la ligne 8, renouvellement des véhicules de maintenance des Infrastructures (VMI) ;
- la modernisation du RER (195 millions d'euros) : poursuite des projets d'acquisition des futurs matériels roulants MI20 pour le RER B, outil NExTEO de pilotage automatique des lignes de RER B et D, projet Massy Valenton Ouest et rénovation des rames MI2N ;
- la finalisation de la transformation du réseau bus (142 millions d'euros) : finalisation des projets de conversion énergétique des centres bus, achat de bus électriques, remise à niveau technique des bus et continuité de service sur les systèmes d'information ;
- le remplacement des rames du tramway T1 (TW20), l'amélioration des conditions d'exploitation du T2 (99 millions d'euros), et la modernisation des infrastructures et systèmes télécoms et de conduite (450 millions d'euros).

Les dépenses d'extension des réseaux de transport (173 millions d'euros) portent sur les projets suivants :
- 91 millions d'euros pour les projets de développement des infrastructures, avec notamment la finalisation des projets de prolongement des lignes 11 et 14 Sud et des correspondances L15 (Villejuif, Les Agnettes) ;
- 25 millions d'euros pour l'aménagement du pôle Val de Fontenay, et le développement des correspondances de la ligne 15 (Saint Maur Créteil, Noisy Champs) ;
- 57 millions d'euros pour le projet de prolongement du T1 vers Val de Fontenay.

En matière de modernisation des espaces et de l'information voyageurs (123 millions d'euros), les investissements sont portés notamment par une forte dynamique des projets de modernisation des espaces voyageurs sur le réseau métro pour 63 millions d'euros : projet Symphonie (amélioration de la qualité de service dans les espaces), nouveaux écrans d'affichage, rénovation des stations (notamment République, espaces de la ligne 13 et Gare d'Austerlitz), actualisation et renouvellement des outils de la billettique.

Sur le réseau RER, ces investissements représentent 29 millions d'euros et sont portés par les rénovations des gares (notamment Charles de Gaulle Étoile, Nation, Auber et Saint-Michel), ainsi que la poursuite du déploiement des écrans d'affichage du RER B et des consignes à vélo.

Les investissements des filiales s'élèvent à 190 M€.
Dans le domaine du transport, ils concernent principalement le renouvellement du parc d'autobus en Toscane et en France, les besoins générés par le démarrage des lots bus parisiens (déploiement de systèmes d'information), la restructuration et la conversion énergétique des centres bus opérationnels de Mantes-la-Jolie, d'Épône et de Villebon-sur-Yvette. Ces infrastructures stratégiques contribuent au renforcement du réseau de transport public en Île-de-France, tout en intégrant pleinement les objectifs de transition énergétique et de performance environnementale.

Dans le secteur des services urbains, les investissements ont principalement porté sur le déploiement de la fibre optique ainsi que sur des travaux relatifs aux bâtiments tertiaires.

2.6 L'endettement net consolidé

En millions d'euros (M€)	31/12/24	31/12/25	Variations
Transport	**2 487**	**1 569**	**(918)**
RATP Transport (a)	2 175	1 485	(689)
Filiales	313	84	(229)
Gestion d'infrastructures (a')	3 261	3 449	188
Sûreté (a'')	(27)	(70)	(44)
Ville	(37)	(42)	(5)
Services	(4)	(8)	(4)
Ingénierie (groupe Systra**)			
Groupe RATP (b)	**5 681**	**4 898**	**(783)**
Contribution de l'Epic RATP (a+a'+a'')	**5 409**	**4 864**	**(545)**
Contribution des filiales (b-a-a'-a'')	**271**	**34**	**(238)**
Contribution des filiales en %	**4,8 %**	**0,7 %**	

** mise en équivalence

La diminution de l'endettement net consolidé (-783 millions d'euros, à 4 898 millions d'euros à la fin 2025) s'explique principalement par l'amélioration du besoin en fonds de roulement des filiales, par les cessions d'activités de RATP Dev au Royaume-Uni et, s'agissant de l'Epic RATP, par des cessions d'actifs à Île-de-France Mobilités (bus et centres bus, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence) et par le refinancement par Île-de-France Mobilités de la flotte de métro MF01.

La capacité d'autofinancement du Groupe, qui s'établit à 1 187 millions d'euros, est suffisante pour couvrir les investissements en fonds propres et l'évolution du besoin en fonds de roulement.

Pour financer son activité courante, ses investissements et le remboursement de ses emprunts, la RATP recourt principalement aux marchés de la dette, tant organisés que de gré à gré.

Elle dispose de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités variées :
- un programme Euro Medium Term Note (EMTN) d'un montant maximal de 7 milliards d'euros ;
- un programme NeuCP d'un montant maximal de 3 milliards d'euros.

Les notations attribuées par les agences de notation financière Moody's Investors Service et Standard & Poor's reflètent la qualité de crédit de la RATP et contribuent à renforcer sa visibilité auprès des marchés financiers.

Au 3 mars 2026, les notations à long terme et à court terme sont les suivantes :
- Standard & Poor's : A+ / A-1, avec perspective stable ;
- Moody's : Aa3 / P-1, avec perspective négative.

En 2025, en l'absence de besoin de financement à long terme, la RATP n'a pas levé de capitaux sur les marchés obligataires.

La robustesse financière du Groupe s'améliore avec un *gearing* en amélioration à 0,88x à fin 2025, contre 1,06x fin 2024. Le ratio de levier (dette nette / EBITDA) s'établit à 4,7x à fin 2025, contre 7,5x à fin 2024.

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 2025.

3. Les comptes sociaux de l'EPIC RATP

L'année 2025 est la première année d'exécution du contrat Île-de-France Mobilités RATP 2025-2029.

En 2025, le trafic poursuit sa hausse (+ 1,7 % vs 2024) et s'accompagne d'une croissance dynamique du chiffre d'affaires retraité des recettes directes voyageurs (reversées à Île-de-France Mobilités) (+ 3,9 % vs 2024), tirée par :
- la remise à niveau sur les coûts réels de la rémunération d'exploitation R11, dans le cadre du nouveau contrat ;
- l'indexation sur l'inflation de la rémunération R11 ;
- un haut niveau de production de l'offre de transport et une progression de la qualité de service, réduisant le montant des réfactions pour offre non produite et améliorant la rémunération variable (bonus qualité de service).

À l'inverse, la rémunération versée est légèrement recalée en baisse en lien avec l'évolution de l'offre de transport contractuelle : l'effet en année pleine des prolongements de lignes mis en service en 2024 (T3b, lignes 11 et 14) est plus que compensé par le contre-effet des renforts d'offre de l'été 2024 liés aux Jeux Olympiques et Paralympiques et par l'effet de périmètre lié à la sortie du périmètre de l'Epic de l'exploitation des lignes de bus portée par les 3 DSP mises en service au 1er novembre 2025.

Les résultats de l'Epic s'améliorent nettement en 2025, sous l'effet d'une meilleure couverture des charges par la rémunération contractuelle et par les indices, et de la poursuite des efforts de productivité. L'EBIT et le résultat net (hors APA) s'inscrivent ainsi en hausse respectivement de + 223 millions d'euros et + 213 millions d'euros par rapport à 2024.

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 s'élèvent à 1,8 milliard d'euros. Ils s'inscrivent en baisse de -26 % par rapport à une année 2024 exceptionnelle marquée par les mises en service de 3 extensions de lignes majeures, et en lien avec la finalisation du projet de transition énergétique du bus.

L'endettement net atteint 4 898 millions d'euros, en baisse de -552 millions d'euros par rapport à fin décembre 2024 (5 450 millions d'euros). Le *gearing* poursuit sa trajectoire d'amélioration à 0,74x contre 0,85x à fin décembre 2024.

4. Les perspectives

En cohérence avec son plan d'entreprise Ambition 2030, le groupe RATP poursuivra en 2026 ses efforts pour faire progresser la qualité du service rendu aux voyageurs, la sécurité, la qualité de vie au travail et l'engagement de ses agents, réduire l'empreinte environnementale de ses activités tout en renforçant leur résilience au changement climatique, améliorer sa performance économique et financière, et développer son activité en France et à l'international.

Les enjeux prioritaires de l'année 2026 seront :
- la poursuite des investissements de modernisation des réseaux (matériels roulants, systèmes d'exploitation, ateliers de maintenance), avec le déploiement du MF19 sur les lignes 10 et 7bis, la préparation de son déploiement sur les lignes 13 et 3 bis, et de l'accueil du MI20 sur le RER B ;
- la réussite de la transition en concurrence de l'activité Bus en Île-de-France : 4 vagues de mises en service prévues entre mars et novembre ;
- la reprise en gestion technique de la ligne 18 du réseau du Grand Paris Express ;
- les réponses à de nombreux appels d'offres de rail urbain en France (TER, Transilien) et à l'international, et la mobilisation des équipes afin de préparer le démarrage des nouveaux contrats gagnés ;
- la publication volontaire du premier Rapport de durabilité du Groupe, dans une logique d'alignement sur les meilleures pratiques en matière de reporting extra-financier ;
- l'engagement volontaire de la RATP en faveur de la biodiversité à travers l'intégration d'une démarche « Entreprise Engagée pour la Nature ».

5. Autres informations financières

5.1 Événements importants survenus depuis la clôture de l'exercice

Le 18 février 2026, le collège de l'autorité de régulation des transports s'est prononcé sur le document de référence tarifaire 2025 applicable à l'activité de la Sûreté (avis n° 2026-019). L'impact de cette décision a été pris en compte dans la comptabilisation du chiffre d'affaires 2025 de cette activité de la RATP.

5.2 Tableau des résultats consolidés depuis 2015

En millions d'euros (M€)	Année	Résultat net part du groupe
	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	204,43*
	2025	217,2

*Dont 229 M€ de plus-value exceptionnelle liée à un apport partiel d'actifs à RATP Habitat.

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 :

2025 : 0 euro
2024 : 0 euro
2023 : 0 euro
2022 : 0 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 :

En millions d'euros (M€)	Total	Non échu (à titre indicatif)	Échu < à 30 jours	Échu de 30 à 60 jours	Échu > à 60 jours
Nombre de factures	44 323				
Dettes fournisseurs TTC	398	384	0	1	13
Total des achats TTC	3 805				
Dettes fournisseurs / Total des achats en %	10,5 %	10,1 %	0,0 %	0,0 %	0,4 %

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 :

En millions d'euros (M€)	Total	Non échu	Échu < à 30 jours	Échu de 30 à 60 jours	Échu > à 60 jours
Nombre de factures	6 706				
Créances clients TTC	396 910	121 729	122 589	1 387	151 205
Chiffre d'affaires TTC	6 589 274				
Créances clients / Chiffre d'affaires en %	6 %	2 %	2 %	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 COSO[1].

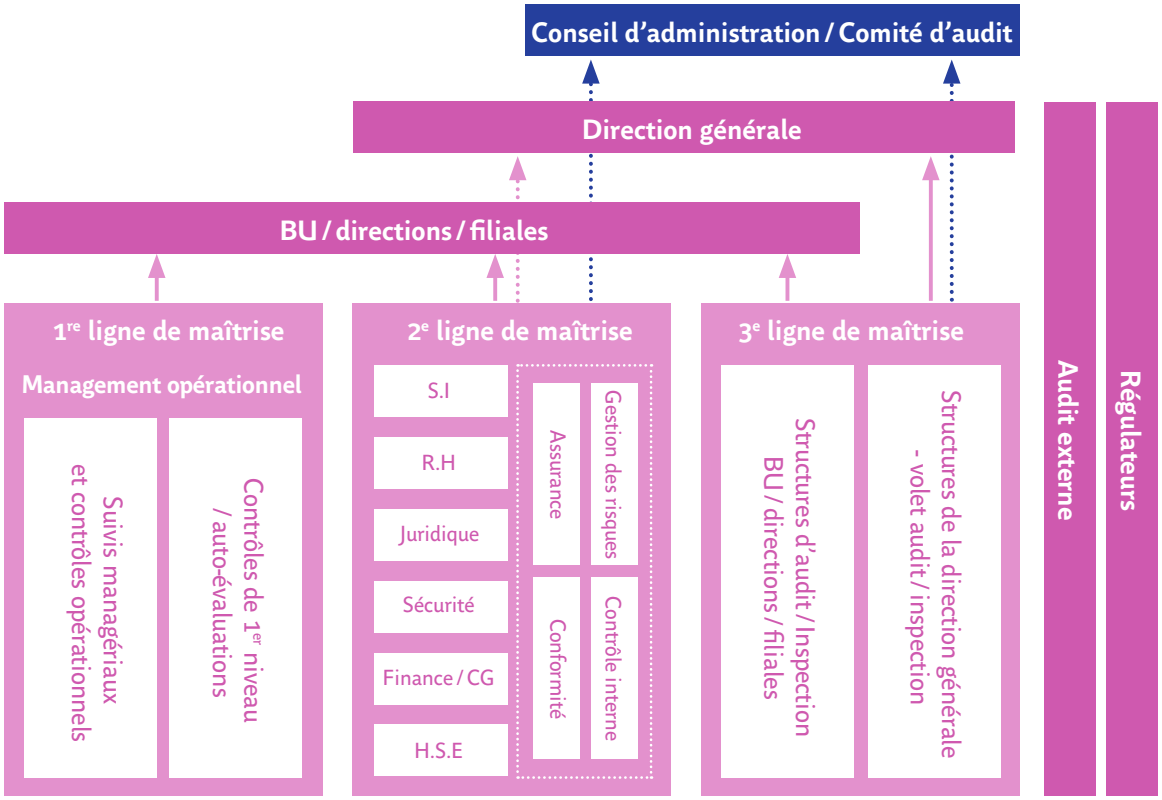
Conformément aux exigences de ce référentiel, le groupe RATP organise son dispositif de maîtrise des activités de façon à éclairer sa gouvernance sur quatre domaines :
- la réalisation des objectifs liés à la trajectoire stratégique ;
- l'efficacité et l'efficience des opérations ;
- le reporting interne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

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

1.1 Les trois lignes de maîtrise

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

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



1. 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 proposer les principes de gouvernance relevant de leur périmètre et d'élaborer la réglementation transversale interne qui s'y rattache (instructions, référentiels, chartes et documents d'application transversaux). Sur leur périmètre d'intervention, ils assurent la supervision transversale des objectifs, la gestion des risques et le déploiement du contrôle interne adéquat ;
- les responsables des directions, BU 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 de gouvernance transversales établies au sein du Groupe ;
- les fonctions dédiées à la gestion des risques en charge de soutenir le déploiement des règles de gouvernance, d'accompagner le déploiement de la méthodologie d'évaluation des risques et de contrôle interne et de superviser l'avancement des plans d'action post-audit.

Un 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 clé pour mettre en œuvre les processus de fonctionnement établis au sein du groupe RATP. Ainsi, le dispositif de délégations se développe autour des différents instruments juridiques nécessaires, dans une logique de couverture des risques et de fluidité dans la prise de décision, pour les dirigeants et les managers.

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), la mutation de la ville de demain, les impacts du changement climatique, 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, personnels et riverains). Ces tendances de fond impactent fortement l'action des dirigeants qui doivent disposer d'une vision rapide et globale sur l'exposition aux risques et leurs modalités de couverture.

Pour cela, le groupe RATP déploie une double approche :

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

Rattachée à la présidence, la délégation générale à l'audit, risques et contrôle interne (DGARC), rapproche sous un même pilotage les risques, les assurances, le contrôle interne et l'audit interne dans toutes ses dimensions à la fois stratégiques, réglementaires, sécuritaires 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 ;

– deux 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 président-directeur général permettent de mettre en mouvement la politique de gestion des risques dans l'entreprise ;
  - une session à mi-année est consacrée à la revue des risques et permet à la présidence de s'assurer du bon avancement des actions de maîtrise des risques et d'identifier les actions à accélérer ;

  Pour la cartographie 2026, la planification de la première session prévue jusqu'alors en mars a été avancée en décembre 2025 pour la cohérence avec la présentation du plan d'audit en comité d'audit au mois de janvier 2026. Cette évolution a nécessité d'anticiper les travaux de revue des risques en cours d'année 2025 qui n'a donc pas donné lieu à une revue intermédiaire à mi-année.
– 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 risk management et contrôle Interne (RMCI) 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 RMCI.

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 du groupe RATP est sous la responsabilité directe du management qui exerce un contrôle de premier niveau, au plus près de l'activité opérationnelle. Des contrôles de deuxième niveau effectués par les fonctions transverses renforcent le dispositif de contrôle. Celui-ci permet d'apprécier de manière régulière l'efficacité et la conformité des processus de travail mis en œuvre. La démarche de contrôle interne est déployée sur les risques majeurs de l'Epic et 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, des contrôles de deuxième niveau par les fonctions transverses, 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'autoévaluation se structure progressivement sur les risques majeurs du Groupe. Cette démarche complémentaire aux dispositifs de contrôle de premier et deuxième niveaux 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 structures 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 leur organisation afin de favoriser des interventions de manière indépendante de la ligne managériale. Elles interviennent localement sur les processus et les unités de leur organisation. Des missions en équipes composites, coordonnées par le pôle AIG, sont également réalisées afin 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.

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 président-directeur général 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.

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 sujets par les risques qu'en restitution des travaux, avec des évaluations contribuant directement à l'évaluation ou à la réévaluation des risques.

Les missions d'audit contribuent également activement au plan d'entreprise de la RATP et à l'accompagnement de la stratégie du Groupe en apportant, lorsque cela est possible et en complète indépendance, de l'assurance, un conseil, un éclairage ou une prospective.

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 2020 et en accord avec la direction générale, le pôle assurances de la DGARC a décidé de doter l'Epic RATP de polices d'assurance visant à couvrir les risques auxquels est exposée l'entreprise et a entrepris une démarche globale de rationalisation et d'optimisation des polices d'assurance au niveau du Groupe. L'organisation a évolué au 1er décembre 2025 avec la création d'un pôle assurances Groupe (ASG) au sein de la DGARC qui dorénavant pilote directement et de façon intégrée l'activité assurances de l'Epic et des filiales y compris RATP Dev et RATP Cap Île-de-France.

Le pôle assurances Groupe a pour missions de définir les besoins assurantiels de l'Epic et de l'ensemble des filiales, piloter les études de souscription et les appels d'offres, s'assurer du placement et du renouvellement des programmes d'assurances à échéance, gérer les sinistres déclarés par les opérationnels et les tiers, sécuriser les engagements contractuels pris par le Groupe, organiser les visites de risques et piloter le suivi des recommandations formulées par notre assureur.

Ainsi, les polices d'assurance négociées auprès des assureurs ont pour but de protéger les activités et les actifs du Groupe face à la survenance d'un événement aléatoire. La stratégie définie par le pôle assurances Groupe, en accord avec la direction générale, est adaptée à chaque structure Epic ou filiales. La stratégie pour l'Epic RATP est de couvrir les sinistres d'intensité et de faible fréquence, de nature à bouleverser l'équilibre financier de notre entreprise. Un recours à l'autoassurance (fonds propres) est néanmoins maintenu pour les sinistres placés sous franchise au sein de l'Epic RATP à la différence des filiales.

Les programmes d'assurances souscrits pour le Groupe sont les suivants :

- polices « dommages » (couvrant les ouvrages, leurs contenus et les biens utilisés par le Groupe),
- polices « responsabilité civile » (couvrant la responsabilité du groupe RATP en cas de dommages matériels, immatériels et corporels causés à un tiers lors de ses activités, d'un événement qu'elle organise ou d'une atteinte à l'environnement),
- polices automobiles (couvrant le volet « responsabilité civile automobile » obligatoire issue de la loi Badinter, les véhicules personnels utilisés à des fins professionnelles et les véhicules spécifiques utilisés par le Groupe),
- police « Individuelle accidents » (couvrant les missions professionnelles réalisées en France et à l'étranger),
- polices « lignes financières » (couvrant la responsabilité civile des mandataires sociaux, les événements liés à la cybersécurité et la gestion de crise),
- polices « construction » (couvrant les risques liés aux travaux et chantiers de construction),
- les polices d'assurance souscrites permettent ainsi de couvrir les activités multiples, complexes et à risques menées au sein du Groupe.

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 ;
- le plan de vigilance du Groupe.

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

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 ;
  - veiller au respect des principes éthiques dans le développement et l'usage de l'intelligence artificielle.

Il est soutenu dans cette action par le pôle RMCI 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. Il assure également l'organisation du comité de déontologie du Groupe.

2.2.2 La délégation générale à la sécurité des transports (DGST)

Rattachée à la présidence, la délégation générale à la sécurité des transports (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. La DGST dispose également d'une expertise en sécurité incendie et d'une inspection générale de sécurité incendie (IGSI).

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.

La sécurité ferroviaire et routière

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 ou des filiales mettent en œuvre les directives générales de sécurité émanant de la DGST, dans le cadre de leurs délégations de pouvoirs respectives.

Dans le cadre de ses diverses activités, la DGST dispose d'une capacité d'investigation auprès de toutes les structures au sein du Groupe. À ce titre, elle déploie des activités de surveillance et d'investigation des événements de sécurité qui se produisent sur les différents réseaux ferroviaires et routiers de l'entreprise. D'autre part, la DGST organise des expertises qui visent à éclairer l'entreprise sur le niveau de maîtrise des systèmes concourant à la sécurité et elle pilote des actions de sensibilisation à la sécurité des transports.

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.

Un 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 président-directeur général après avis du Comex, et intégré dans le plan de charge de la délégation générale à l'audit, risques, contrôle interne (DGARC) pour sa réalisation.

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, abrogé et remplacé par l'arrêté du 24 décembre 2007. L'IGSI est indépendante de toute direction, service ou autre entité chargée des études, des travaux ou de la gestion des installations.

L'IGSI exerce sa mission dans les domaines et dans les conditions où sa consultation est imposée par les lois et textes en vigueur, à savoir notamment la sécurité contre les risques d'incendie et de panique relevant de la réglementation des Établissements Recevant du Public (ERP) de type gares (GA), le Code de la construction et de l'habitation, mais aussi le Code des transports et le Code du travail, ainsi que la sécurité des infrastructures et systèmes de transport relevant des transports guidés.

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 un avis formel pour chacune de celles-ci. 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.

L'équipe sécurité incendie de la DGST est complétée par une entité retour d'expérience et expertise sécurité incendie (REX, expertise) intervenant dans le périmètre du groupe RATP. Cette entité traite des retours d'expérience en sécurité incendie (enquête, collecte et analyse des informations sur les événements), participe à différentes commissions internes à la RATP en liaison avec la sécurité incendie et à des exercices sur le terrain avec les divers acteurs de l'entreprise, réalise lorsque nécessaire une démarche de Recherche des Causes Circonstanciées d'Incendie (RCCI), assiste la DGARC selon les besoins, anime la relation avec la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris (BSPP) dont la Commission d'études RATP/BSPP.

L'IGSI est compétente pour la RATP, l'équipe REX/expertise étant compétente pour la RATP et ses filiales.

2.2.3 La direction cybersécurité

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

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

Au sein de la direction cybersécurité Groupe, les missions sont réparties de la façon suivante :
- gouvernance cybersécurité :
  - identifier et cartographier les risques cybersécurité dans le Groupe ;
  - définir et formaliser le référentiel de règles de sécurité et les méthodologies idoines ;
  - sensibiliser les collaborateurs du Groupe aux risques cybersécurité et les former aux bonnes pratiques ;
  - animer le réseau des responsables cyber ;
  - réaliser le plan de contrôle cyber ;
- stratégie cybersécurité :
  - aligner la cybersécurité avec la stratégie du Groupe, anticiper les évolutions d'activité et les enjeux de cybersécurité associés ;
  - 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 ;
- centre de veille sur la menace et de réponse aux incidents
  - connaître l'état de la menace et l'état de l'art en matière de cybersécurité des systèmes d'information ;
  - coordonner les capacités de détection et de réponse, présentes dans les différentes entités du Groupe, face aux cyberattaques ;
- conseil à la sécurité numérique
  - prospective, veille réglementaire ;
  - coordination avec les plans de continuité d'activité, de gestion de crise, de sûreté du Groupe ;
  - coordinations avec les autorités et parties prenantes en cybersécurité (ANSSI, AOM).

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

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

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

3. Les facteurs de risques : identification et gestion

3.1 Les risques stratégiques

3.1.1 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 aux nouveaux opérateurs en délégation de service public ;
- reprise de l'exploitation des lots gagnés par la filiale RATP Cap Île-de-France.

Certaines composantes liées à cette transition complexe peuvent avoir des impacts négatifs sur la qualité du service, les relations sociales, les coûts et recettes ou encore la réputation de la RATP et de sa filiale RATP Cap Île-de-France :

- des impacts opérationnels sur l'exploitation du réseau de bus parisien historique de l'Epic, à partir de 2025 et jusqu'à la fin de la période d'échelonnement en novembre 2026, dans un contexte inédit d'exploitation en mode multi-opérateurs ;
- de 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 ;
- de possibles difficultés rencontrées par la RATP pour assurer les missions de continuité de service (notamment sur les systèmes d'information transverses) à la demande d'Île-de-France Mobilités pour les nouveaux opérateurs de bus ;
- le non-respect des objectifs clés (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, entraînant des pertes de recettes et des pénalités contractuelles.

Les enjeux de l'année 2026 seront principalement centrés pour la RATP sur l'organisation de la transition, avec l'objectif d'assurer une transition fluide sans impact sur la continuité d'exploitation et la qualité de service pour les voyageurs, tout en réalisant quatre vagues de bascule.

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 :

- en interne au groupe RATP :
  - 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 président-directeur général du groupe RATP ;
  - 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 et 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 ;
  - réalisation d'un suivi hebdomadaire en comité de direction du réseau bus.
- en externe :
  - mission confiée à Jean-Paul Bailly et Jean Grosset 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 ;
  - mise en place de réunions régulières de suivi du projet avec Île-de-France Mobilités en vue de garantir la continuité de service du réseau bus en Île-de-France ;
  - en préparation de chaque bascule, échanges et travaux préparatoires menés avec les cessionnaires, conformément au règlement de la transition.

Afin d'assurer un pilotage efficient du projet, un programme Transition articulé autour de plusieurs chantiers majeurs a été établi fin 2023, avec pour objectif de contribuer à la continuité du service public. Il permet 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.

À noter que les premières bascules réalisées au 1er novembre 2025 vers les nouveaux cessionnaires ont été mises en œuvre avec succès. Ces travaux menés pour le réseau de bus historique ont également contribué à sécuriser et anticiper la reprise en décembre 2025 de l'exploitation du T12 & du T13 (tram-train) dans le cadre d'une transition avec un opérateur tiers sortant (Transkeo) et concernant un mode ferré (réseau ferré national).

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, de l'évolution des habitudes de mobilité (y compris les effets durables de la pandémie de Covid-19), et de l'ampleur des investissements de

développement et de modernisation mis en œuvre pour favoriser le report modal et adapter les infrastructures au changement climatique, 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 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) l'augmentation des coûts directs et indirects liés à un niveau élevé d'absentéisme du personnel.

La situation s'est améliorée ces deux dernières années, grâce au ralentissement de l'inflation, au succès du plan d'actions de réduction de l'absentéisme, et à la conclusion en juillet 2025 d'un nouveau contrat d'exploitation avec Île-de-France Mobilités, mais les risques évoqués ci-dessus demeurent.

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 pourrait 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.

Le chiffre d'affaires du groupe RATP devrait dès 2026, toutes choses égales par ailleurs, baisser en raison de la perte partielle d'activité sur son réseau historique de bus (70 % de l'activité gagnée par RATP Cap Île-de-France). Cette baisse devrait être compensée en 2026 par le développement du chiffre d'affaires des filiales, grâce aux appels d'offres gagnés sur d'autres réseaux de transport public en Île-de-France (comme le tram-train T12/T13), en France (comme le réseau de métro et de tramway de Lyon remporté par RATP Dev en 2024, ou les réseaux de Caen et Béziers gagnés en 2025) ou à l'étranger (États-Unis) ainsi que par la politique de diversification des activités avec notamment le gain fin 2025 par RATP Solutions Ville, en consortium avec Dalkia et Eiffage, de la concession du réseau de chaleur de la Ville de Paris.

L'impact sur le résultat net du groupe RATP de l'ouverture à la concurrence du réseau bus reste difficile à évaluer à ce jour : il dépendra désormais de la capacité du Groupe à exécuter les nouveaux contrats signés, selon la trajectoire financière prévue en termes de volume et de rentabilité des activités nouvellement exploitées en concurrence par RATP Cap Île-de-France, par rapport à la situation antérieure, où l'activité bus était exercée en monopole par l'Epic RATP, au travers d'un contrat d'exploitation 2021-2024 qui était de fait déséquilibré. La trajectoire financière 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 mais aussi au niveau des structures opérationnelles.

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 RATP, 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 M€ le coût des fonctions support de la RATP sur 7 ans (2017-2024), avec la suppression d'environ 1 000 postes et la réalisation d'au moins 30 M€ d'économies sur les achats mutualisés. À fin 2024, 116 M€ d'économies ont été réalisées sur les organisations avec la suppression de près de 867 postes et 40 M€ 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 nouveau plan de performance a été lancé fin 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 contrat d'exploitation RATP Île-de-France Mobilités 2025-2029 et ainsi répondre aux objectifs de productivité exigés par Île-de-France Mobilités.

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 vue attribuer des objectifs spécifiques pour

contribuer à la réalisation de cette ambition globale. Au terme du 1er semestre 2025, la RATP avait déjà réduit de -11 % ses consommations d'énergie par rapport à 2019.

En outre, l'Epic RATP a finalisé la 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.

Cette refonte a permis de :
- structurer 8 entités de gestion (4 business units, 3 prestataires industriels, et le Siège), désormais pilotées sur la base de comptes de résultat par destination ;
- refondre complètement l'outillage du cycle de gestion entreprise (prévisionnel et réalisé) dans un nouvel outil de pilotage (EPM) ;
- construire le modèle de pilotage de la performance de l'entreprise, et de déclinaison des objectifs.

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 présentées 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 de manière ponctuelle selon les montants engagés mais également prévisionnels dans le cadre d'une revue annuelle.

S'agissant de RATP Dev, la filiale a décidé d'axer sa stratégie de développement sur le rail urbain, et en particulier sur le métro automatique, en France (Paris, Lyon) et à l'étranger (Moyen Orient, Australie, Singapour, Afrique du Sud, etc.). Plusieurs succès commerciaux ont été enregistrés en 2025, comme le gain du contrat de construction et d'exploitation Linewide de la Suburban Rail Loop à Melbourne, ou en France le contrat d'exploitation de l'étoile ferroviaire de Caen, ainsi que de plusieurs contrats de DSP (Caen, Béziers Méditerranée, Angers).

RATP Cap Île-de-France a été mobilisé en 2024-2025 sur la réponse aux appels d'offres d'Île-de-France Mobilités sur le réseau historique de la RATP. Des gains significatifs ont été réalisés au cours de l'année 2025, avec 8 appels d'offres sur 13 remportés, soit une part de marché de 70 % sur les bus de Paris et petite couronne. L'effort de développement se poursuivra dans les prochaines années, en répondant aux appels d'offres sur les réseaux bus de Grande couronne et le réseau ferré francilien.

S'agissant de RATP Smart Systems, l'un des enjeux clés du Groupe réside dans sa capacité à mettre en place un modèle économique équilibré pour son activité de MaaS (applications « Bonjour RATP » et Mappy). À cet égard, une décision majeure de l'autorité de régulation des transports a été rendue début 2026 en faveur de la RATP sur le principe d'une rémunération par l'autorité organisatrice de la distribution des titres de transport par les services numériques multimodaux, dont les conditions restent encore à déterminer.

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 M€ sur 25 ans), 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), puis fin 2025 de la concession du réseau de chaleur de la Ville de Paris (en partenariat avec Dalkia et Eiffage).

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 macroéconomique.

En 2025, des jalons majeurs ont été franchis permettant de consolider le modèle économique du groupe RATP :
- la signature du contrat pluriannuel 2025-2029 avec Île-de-France Mobilités, qui permet de rétablir les grands équilibres financiers de l'Epic RATP après plusieurs années difficiles ;
- la fin du cycle d'appels d'offres pour l'exploitation des 13 DSP du réseau de bus Paris-Petite Couronne restantes : le Groupe a remporté 70 % des parts de marché ;
- les effets du recentrage stratégique de RATP Dev, conformément à son plan stratégique validé en juillet 2023, dont la première étape (cession de l'activité de bus à Londres et négociation de rééquilibrage du contrat d'exploitation des bus de Toscane) a été franchie.

Ces perspectives clarifiées, un nouveau plan stratégique et financier à l'horizon 2029/2030 sera prochainement 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 permanente en raison de l'augmentation des menaces de cybercriminalité, avec 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 consé-

quences 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 des réglementations nationales et européennes en matière de cybersécurité (Loi de programmation militaire 2025, NIS 2 – *Network & Information Security,* REC – *Resilience of Critical Entities,* CRA – Cyber Resilience Act). L'entreprise travaille ainsi à mettre en place les ressources nécessaires pour assurer la conformité aux différentes exigences, qui imposent davantage de garanties et une analyse plus précise à chaque étape, y compris sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

Les organisations sont de plus en plus tenues responsables en cas de violation de données ou d'incident de sécurité. Un manquement à ces exigences pourrait entraîner pour le groupe RATP des sanctions financières et juridiques importantes, ainsi qu'un impact négatif sur son image.

Gestion des risques

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

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

L'entreprise a mis en place les fondations de sa politique de cybersécurité dès 2003, en énonçant les principes et les règles de protection des systèmes d'information. Une organisation a aussi été mise en place, animée par le responsable de la sécurité des systèmes d'information placé auprès des fonctions exécutives du Groupe. Au niveau opérationnel, des responsables et experts cybersécurité sont déployés dans chaque direction et filiale de la RATP.

Fin 2022, du fait des enjeux et de la transformation à venir de l'entreprise, 3 objectifs aux temporalités différentes avaient été fixés :
- la sécurisation des événements incontournables tels que la Coupe du monde de Rugby en 2023 et les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de l'été 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 (de 40 à 90 ETP sur la période 2022-2025) ;
- 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 JOP 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 (6 audits majeurs réalisés en 2025). 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).

Le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans le rapport de durabilité.

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'étranger.

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.

Un tel événement pourrait entraîner des pertes humaines importantes et avoir des répercussions négatives considérables sur la réputation du groupe RATP, ainsi que des conséquences juridiques, opérationnelles et financières (dommages matériels, dommages-intérêts, augmentation des coûts d'assurance, perte d'activité, etc.).

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 toujours en vigueur, la posture n'ayant pas évolué.

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.

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

Le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans le rapport de durabilité.

3.2.3 Accident routier

Description

La sécurité routière est un marqueur fort de l'identité du groupe RATP.

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 au sein des directions opérationnelles et filiales du Groupe qui exploitent des réseaux routiers.

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 le rapport de durabilité).

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 mis en place par l'Epic sur le réseau historique 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 des objectifs de progrès pour renforcer sa performance.

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, les précurseurs de danger, humain ou matériel permettent de suivre notamment les éléments liés aux permis de conduire des collaborateurs et à leurs habilitations professionnelles.

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.

Au sein de RATP Cap Île-de-France, la maîtrise du risque routier constitue un enjeu majeur de performance, de responsabilité et de durabilité. À ce titre, plusieurs fonctions concourent à la mise en œuvre d'une démarche intégrée, placée sous la coordination du responsable QSE-SR.

Le système de management de la sécurité routière est articulé autour de deux axes complémentaires :
- la prévention et le contrôle,
- la gestion des accidents et incidents.

Ce dispositif contribue à l'atteinte des exigences fixées par la politique d'excellence opérationnelle et illustre l'engagement de l'entreprise dans une démarche d'amélioration continue. Il s'inscrit pleinement dans l'ambition d'obtenir, à l'horizon 2026, la certification ISO 39001 pour les filiales de transport de voyageurs RC Saclay, RC Bièvres et RC Mantois, ainsi que le siège.

La gestion quotidienne de la sécurité routière relève des délégations de service public, qui veillent au respect des exigences réglementaires et à la sensibilisation de l'ensemble des parties prenantes, internes comme externes. Cette action collective contribue au renforcement permanent d'une culture partagée de la sécurité.

En parallèle, RATP Cap Île-de-France poursuivra en 2026 l'objectif de consolider et d'animer le réseau des correspondants QSE-SR. Cette dynamique vise à favoriser la capitalisation et la diffusion des retours d'expérience, à partager les indicateurs clés et à promouvoir les bonnes pratiques au sein des différentes filiales.

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.

Le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans le rapport de durabilité.

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-intérêts, 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 événements 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 le rapport de durabilité.

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 1er et 2nd 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 contrôle comptable 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 anticoncurrentielles (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 2025, le Groupe a :

- mis à jour la cartographie des risques anticorruption du Groupe en procédant à une vérification de la cotation des risques nets ;
- élaboré une cartographie spécifique sur le thème des conflits d'intérêts, afin d'optimiser leur identification et leur traitement ;
- finalisé le déploiement de l'évaluation des tiers dans les filiales en tenant compte de leurs spécificités ;
- approfondi ses contrôles internes anticorruption et ses contrôles comptables qui ont été déployés dans toutes les filiales, à l'exception du contrôle interne relatif à l'évaluation des tiers qui est en cours d'élaboration.

Le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans le rapport de durabilité.

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 depuis 2021 et actualisé à intervalles réguliers, des actions de sensibilisation et de formation des managers sont régulièrement menées dans les unités. À l'occasion de la journée nationale de la laïcité, le 9 décembre, des actions de sensibilisation sont menées afin de rappeler l'engagement du groupe RATP sur ce principe cardinal du service public, que cela soit pour les voyageurs ou pour nos agents. Des actions de terrain visant à une meilleure détection des atteintes à la laïcité sont également régulièrement menées depuis plusieurs années maintenant.

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. Des campagnes de communication interne sur le thème des violences sexuelles et sexistes, avec un fort impact, sont régulièrement diffusées. La dernière en date a débuté 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 2025 a ainsi été marquée par le troisième anniversaire du réseau RATP PRIDE, constitué fin 2022, et la signature de la charte de L'Autre Cercle contre les discriminations anti-LGBT. L'entreprise rappelle régulièrement à tous ses collaborateurs que l'homophobie n'est pas une opinion mais un délit et que la RATP est une entreprise où chacun peut librement vivre et assumer son orientation affective.

Le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans le rapport de durabilité.

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 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 financière et/ou pénale.

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. La sanction maximale réglementaire 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 Évolution Services (centre de services partagés RH et finance Groupe), RATP Sécurité Expertise 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, avec un volume de registre des traitements qui se situe 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 chaque 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, réunissant les DPO et les correspondants RGPD désignés au sein des directions de l'Epic et des filiales. Ce réseau est complété en second niveau des relais locaux désignés au sein des entités opérationnelles les composant.

Enfin des référents par domaines transverses de l'Epic sont aussi en place pour mutualiser les expertises nécessaires en achats, RH et systèmes d'information.

En 2022 et 2023, à la suite d'un audit réalisé sur les données d'absentéisme d'une partie des directions opérationnelles de l'Epic, 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.

En 2024, pour la gestion des demandes de droit, en constante augmentation, un formulaire en ligne a été mis en place avant les JOP, comme première étape de mise en place d'un outil de suivi des demandes. La deuxième étape est prévue en 2026 après une phase de sourcing et achat en 2025.

Le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans le rapport de durabilité.

3.4 Les risques opérationnels

3.4.1 Indisponibilité des infrastructures

Description

La disponibilité des infrastructures/actifs du gestionnaire d'infrastructures (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 évènements 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, pouvant entraîner des pénalités financières, une dégradation de la satisfaction des clients, une dégradation de l'image du Groupe, voire des accidents graves de voyageurs.

Gestion des risques

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

L'ensemble des activités de gestion opérationnelle des actifs, de projets et d'ingénierie sont cartographiées sous forme de processus. Ces processus font l'objet d'une gouvernance *ad hoc*, garantissant aux pilotes le niveau de responsabilité adapté pour décliner les enjeux de la BU et mettre sous contrôle les risques. Les activités risque, contrôle interne et audit sont ainsi déclinées 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 (système de management de la qualité), ISO 14001 (système de management environnemental), et ISO 45001 (système de management santé et sécurité au travail), renouvelé en 2023 et audité chaque année.

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 pour couvrir l'ensemble des actifs maintenus par RATP Infrastructures. Puis une nouvelle extension a été réalisée en 2024 afin d'intégrer les actifs immobiliers et télécom. En 2025, deux points prioritaires ont notamment été visés : l'amélioration de la priorisation par la criticité de nos actifs en lien avec la maintenance et la supply chain ainsi que l'intégration des enjeux environnementaux et de changement climatique au sein de la gestion d'actifs.

Sur le cycle 2026-2030, la certification ISO 55001 sera étendue à tout le cycle de vie des actifs et toutes les activités et organisations de l'entreprise impliquées dans la réalisation de la mission de gestionnaire d'infrastructures incarnée par RATP Infrastructures. Cela se traduira par la déclinaison opérationnelle des Politiques industrielles des espaces (PIES) et des transports (PIT) et par le déploiement d'un pilotage de la gestion d'actifs orienté Client et cycle de vie via notamment l'outil « Maquette ligne ». Ce projet s'inscrira sur plusieurs années, en cohérence avec la feuille de route d'*Excellence Asset Management Ambition 2026-2030*.

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 & 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 Gestionnaire d'Infrastructures.

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 internes/externes et l'approvisionnement en 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 milliards d'euros par an) 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 (2025-2029) conclu avec Île-de-France Mobilités prévoit une clause incitative de maîtrise des coûts d'investissement du gestionnaire d'infrastructures, applicable à une liste de grands projets : en cas de variation de +/- 10 % autour du coût cible, application d'une pénalité (ou d'un bonus) représentant 10 % du dépassement de coût au-delà de 10 % (10 % des économies de coûts en deçà de - 10 %), 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.

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 la direction générale 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 lors des périodes estivales 2019, 2022 et 2025 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 la fermeture 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 cinq dernières années cependant, 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 événements redoutés, au travers notamment :
  - d'un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) associé à un Plan de continuité d'activité (PCA) en cas de crue de la Seine ou de la Marne, 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 (à l'image de la participation de la RATP à Hydros25 en octobre 2025) 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 des infrastructures ferroviaires de transport franciliennes 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.

Un chantier dédié à l'adaptation au changement climatique est intégré au plan d'entreprise « Ambition 2030 ». Il permettra d'ici la fin de l'année 2025 d'enrichir les actions engagées pour élaborer un plan global d'adaptation des infrastructures et services de transport franciliens de la RATP aux horizons 2030 et 2050 en tenant compte des scénarios climatiques de référence de la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC).

Le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans le rapport de durabilité.

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'infrastructures, 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.

Gestion des risques

La démarche de maîtrise du risque incendie mise en place par la RATP s'articule autour de 4 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 guidé 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 appliquant 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'infrastructures RATP Infrastructures.

Un contrôle interne sous la forme d'auto-évaluations a été déployé dans les directions opérationnelles liées au mode ferré de l'Epic et dans certaines filiales (comme RATP Real Estate). Les résultats sont en cours d'analyse pour la mise en place éventuelle de plans de mitigation.

Par ailleurs, la CTSI poursuit son adaptation en prenant en compte les nouveaux enjeux et adapte sa comitologie en conséquence avec l'organisation d'un EVENT Sécurité Incendie annuel, la conduite de commissions d'échanges par scénario de risque ainsi que la mise en

place de groupes de travail spécifiques. La commission d'arbitrage quant à elle est décalée pour s'adapter au nouveau calendrier proposé par le Comex et dédié aux risques Corporate.

Enfin, la Commission d'Étude RATP – BSPP continue à travailler à l'amélioration du niveau de sécurité dans nos établissements et réseaux et plus spécifiquement sur les conditions d'intervention des services de secours. Cette commission fêtera ces 50 années de travail en 2026.

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 abonde le budget de la CCAS.

L'absentéisme est une préoccupation globale pour de nombreuses entreprises, quelle que soit leur taille ou leur secteur d'activité. La question de l'absentéisme a été mise en évidence par la pandémie de Covid-19, qui semble avoir marqué une rupture durable, au-delà de ses impacts sanitaires directs. D'autres facteurs tels que 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, en particulier la hausse des agressions et incivilités, l'augmentation des arrêts frauduleux combinés avec l'exercice d'un double emploi, se sont traduits par une nette hausse de l'absentéisme depuis 2020.

Fin 2025, le taux d'absentéisme pour la RATP (Epic) est de 9 % contre 10,6 % en 2022. Toutefois cette progression s'est notablement ralentie entre 2024 (9,1 %) et 2025 montrant la fragilité et la difficulté de diminuer l'absentéisme.

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 BU direction afin de poser des diagnostics chiffrés et de définir les plans d'action associés. Ces études sont ensuite mises à jour tous les 18-24 mois pour analyser les impacts des différents plans d'action mis en œuvre et les ajuster.

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 l'offre de logement social destinée aux salariés de la RATP visant à leur permettre 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 régulier avec les organismes sociaux (CCAS et CPAM) ;
- 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 dans les domaines réglementaires, statutaire et législatif afin de mieux maîtriser l'accès aux absences pour motif médical ;
- 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 tous les 2 mois à travers une instance présidée par le président-directeur général réunissant l'ensemble des directeurs de business units et directeurs opérationnels concernés, permettant de disposer d'une vision globale. Elle est complétée par une instance (Copil mensuel) plus réduite à la main du DRH 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 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 la protection de la santé des salariés sont au cœur des préoccupations et actions quotidiennes du Groupe.

Compte tenu des activités de l'entreprise et des évolutions majeures du Groupe, les facteurs de risque les plus prégnants sont :

- l'agression des salariés par un tiers, du fait d'une part importante d'activité au contact avec les usagers et d'une desserte de toutes les zones du territoire, y compris les zones dites « sensibles » ;
- la sécurité des chantiers lors des travaux de modernisation des infrastructures et espaces, dans le cadre d'une augmentation significative du nombre de chantiers avec la modernisation 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 de la culture sécurité (formations métiers adaptées, rappels périodiques des règles de sécurité, partage des retours d'expérience, modification de l'organisation métier, etc.) et la mise en œuvre des moyens de surveillance pertinents (contrôle interne, visites managériales, inspections de chantier, audits internes, etc.) 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 le rapport de durabilité.

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 dans un contexte de besoins accrus liés au développement de l'offre de transport ainsi qu'à l'extension des réseaux franciliens (Grand Paris Express notamment).

Enfin, les années 2025 et 2026 sont marquées par l'achèvement du processus d'ouverture à la concurrence des services de transport public par autobus et autocar en Île-de-France qui constitue un tournant majeur pour la RATP, et plus particulièrement pour sa business unit réseaux de surface (BU RDS). Cette transformation entraîne des évolutions profondes tant sur le plan opérationnel que social.

Ce processus implique le transfert progressif de près de 18 000 salariés de la BU RDS vers les nouveaux exploitants des DSP attribuées par Île-de-France Mobilités, qu'il s'agisse de filiales du groupe RATP ou d'entreprises concurrentes. L'attribution des différents lots, étalée sur une année, s'est achevée en octobre 2025. Leur mise en service a débuté le 1er novembre 2025 et s'achèvera le 1er novembre 2026, dans le respect des garanties prévues par les textes. Toutefois, le décret n° 2024-508 du 4 juin 2024, en créant l'article D. 3111-36-1-1 qui précise l'application du deuxième alinéa de l'article L. 3111-16-1, a identifié une liste de fonctions dites « non transférables » (fonctions transversales au réseau bus et fonctions support contribuant au bon fonctionnement de celui-ci). Les personnels concernés, dont les contrats de travail ne seront pas transférés, resteront salariés de l'Epic RATP. Ils doivent être redéployés au travers de mobilités internes, au sein de l'Epic RATP ou vers les filiales du Groupe, afin d'organiser la suite de leur parcours professionnel.

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 4 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 trans-

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

Les politiques et actions de captation des talents contribuent à la réalisation des plans de recrutement au travers de la promotion de la promesse employeur Groupe, l'intensification des campagnes d'appel à candidatures, des actions de relations avec les collèges, lycées, universités et écoles pour y présenter les métiers et susciter les vocations dès le collège, la forte accélération des contrats en alternance, la décentralisation du process de recrutement au plus près des métiers, le développement de 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.

Par ailleurs, l'observation et l'analyse des entrées et sorties de l'entreprise et le suivi rapproché du déroulement du plan de recrutement externe et interne est toujours réalisé mensuellement au niveau du Comex RATP et permet la mise en place d'alertes et plans d'actions adaptés.

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.

Fin 2024, les fondements et les principes de la mobilité Groupe pour les opérateurs, agents de maîtrise et techniciens en Île de France ont été définis par la DRH Groupe en lien avec l'ensemble des entités du Groupe. Un dialogue social a été mené au cours du premier semestre 2025 avec les organisations syndicales représentatives du groupe RATP et a abouti un accord collectif périmètre Groupe signé à l'unanimité.

Ainsi la politique mobilité du Groupe permet de :
- proposer des perspectives d'évolution riches et variées dans des univers de travail différents au sein des entités du Groupe permettant d'attirer et fidéliser les talents ;
- construire une employabilité durable pour les salariés et maintenir la compétitivité de l'entreprise par l'adaptation des compétences dans un univers en constante transformation ;
- permettre, dans un contexte d'ouverture à la concurrence, de continuer à offrir des parcours professionnels attractifs aux salariés, notamment pour les salariés RDS transférés à RATP Cap Île-de-France (par exemple : mobilité de la conduite de bus vers la conduite de métro).

Par ailleurs, en complément du programme « Transition Bus », qui vise à accompagner le transfert des salariés RDS vers les nouveaux exploitants du réseau de bus francilien, des 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 projet « Passerelles ».

Ce projet poursuit 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 fin 2026, au sein de l'Epic et du Groupe. Le dialogue social et la conception des dispositifs d'accompagnement sont en cours et seront mis en œuvre dès janvier 2026.

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 barrières, 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 protections, notamment 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'acquérir et d'appliquer les réflexes requis de protection et de prévention ;
- un axe évaluation au travers d'audits internes 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 finalise en 2025 le plan de contingence du risque de pandémie qui va remplacer le PCA de 2012. Celui-ci est une déclinaison du plan de gestion de crise du Groupe et une adaptation opérationnelle du « Plan Gouvernemental de réponse à une pandémie due à une maladie infectieuse hautement contagieuse émergente ou résurgente naturelle, accidentelle ou provoquée à transmission interhumaine » du secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN) du 24 mars 2024.

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 (en moyenne 2,1 Md€ 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 (velléité de rationalisation des stratégies produit à chaque rachat d'entreprise).

De plus, l'industrie ferroviaire est caractérisée par des savoirs 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 (environ 65 000 en 2024 et 62 000 sur le premier semestre 2025).

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 ou des infrastructures et systèmes, 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 process métier, renforcement des revues stratégiques avec les grands fournisseurs pour anticiper les alertes et partager les projections ;
- 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 besoins opérationnels pour mieux en visualiser les conséquences. L'évolution des délais d'approvisionnement est également intégrée dans les 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 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 représentant une capacité de tirage de 500 millions d'euros, avec une échéance fixée au 5 juillet 2029.

RAPPORT de durabilité

Informations générales
Page 57

Informations environnementales
Page 90

Informations sociales et sociétales
Page 136

Informations en matière de gouvernance
Page 194

Annexes au rapport de durabilité
Page 201

Disclaimer sur cette publication

Conformément à la directive du 14 décembre 2022, la *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) impose à certaines entreprises la publication d'informations en matière de durabilité. La CSRD a été transposée en droit français par l'ordonnance n° 2023-1142 du 6 décembre 2023. Elle est complétée par le règlement délégué 2023/2772 du 31 juillet 2023, qui introduit les *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS), élaborés par l'EFRAG. Les informations en matière de durabilité sont également établies conformément à la taxonomie verte européenne, en application de l'article 8 du règlement 2020/852.

En 2025, la directive CSRD n'est pas encore d'application obligatoire pour les entités du groupe RATP. La publication annuelle de la Déclaration de performance extra-financière (DPEF) n'étant plus applicable en droit français et dans un souhait de continuité, le Groupe a choisi de publier volontairement des informations en matière de durabilité sous la forme d'un « rapport de durabilité ». Pour des raisons de progressivité dans l'amélioration de la qualité des informations publiées en matière de durabilité, le groupe RATP a également fait le choix de se baser sur une version revue et allégée des ESRS, soit les normes *Draft Amended ESRS* proposées par l'EFRAG le 31 juillet 2025. Enfin, s'agissant d'une année de transition dans la publication des informations en matière de durabilité, il est à noter que les informations contenues dans ce rapport sur l'année 2025 n'ont été auditées que partiellement par un organisme tiers indépendant, l'audit externe ayant porté uniquement sur le processus et les résultats de l'analyse de double matérialité.

Il est également précisé que les informations publiées dans le rapport 2025 relatives au règlement européen de taxonomie verte correspondent aux exigences réglementaires, d'application obligatoire pour certaines entités du groupe RATP depuis son entrée en vigueur. Ce règlement a été appliqué sans modification ou simplification dans l'élaboration des informations à publier et dans la continuité des informations préalablement incluses dans la DPEF jusqu'en 2024.

Le terme « rapport de durabilité » est ainsi utilisé dans ce document pour désigner les informations en matière de durabilité publiées par le groupe RATP sur l'année 2025, basées sur les normes *Draft Amended ESRS* de l'EFRAG (dans leur version de juillet 2025). Le format du rapport est ainsi similaire – mais ne correspond pas – à des « états de durabilité » tels que définis par la CSRD et sa transposition en droit français à date.

Informations générales

Préparation du rapport de durabilité

Périmètre des informations [BP-1]

[Draft Amended ESRS 2 §4(a) >]

Le présent rapport de durabilité présente les informations du groupe RATP sur une base consolidée.

Applicabilité de l'obligation de publication d'informations et exemption des filiales

La loi du 30 avril 2025 portant sur diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes (DDADUE) permet à l'Epic RATP de publier un rapport Groupe et d'appliquer les règles d'exemption de ses filiales concernées par l'obligation de publication d'informations en matière de durabilité, à savoir :

- RATP Cap Île-de-France (filiale de l'Epic RATP) ;
- RATP Participations (filiale de l'Epic RATP) ;
- RATP Dev (filiale de RATP Participations) ;
- RATP Smart Systems (filiale de RATP Participations) ;
- RATP Solutions Ville (filiale de RATP Participations) ;
- RATP Real Estate (filiale de RATP Solutions Ville).

Cela ne concerne néanmoins pas l'entité RATP Habitat, qui n'est pas incluse dans le périmètre de consolidation de l'Epic RATP comme explicitée dans la sous-section « Cas particulier de la filiale RATP Habitat » et n'est ainsi pas exemptée de la publication des informations en matière de durabilité.

Périmètre de l'information publiée et exclusions

L'ensemble des entités du groupe RATP a été considéré dans le cadre de l'analyse de double matérialité, comme détaillé dans le sous-chapitre « Analyse de double matérialité ». La partie « Informations générales [ESRS 2] » porte également sur l'ensemble des entités du Groupe, sauf mention explicite contraire.

Concernant les parties « Informations environnementales », « Informations sociales et sociétales » et « Informations en matière de gouvernance », dans un contexte de première année de mise en œuvre volontaire des normes de durabilité européennes, le groupe RATP a fait le choix de la progressivité dans la prise en compte de ses entités. Les entités dont les effectifs et résultats financiers sont supérieurs aux seuils d'applicabilité des informations en matière de durabilité (ceux en vigueur avant transposition de l'omnibus de révision de la directive CSRD en France, prévue courant 2026) sont prises en compte dans ce rapport. À ce titre, les entités suivantes initient et mettent en œuvre des politiques et plans d'actions liées aux thèmes de durabilité et collectent et consolident des indicateurs quantitatifs de durabilité :

- Epic RATP (ensemble de ses directions et business units) ;
- RATP Participations ;
- RATP Smart Systems (et l'ensemble des entreprises qu'elle contrôle) ;
- RATP Solutions Ville (et l'ensemble des entreprises qu'elle contrôle, à l'exception de RATP Habitat – voir plus d'informations dans la sous-section « Cas particulier de la filiale RATP Habitat ») ;
- RATP Cap Île-de-France, sur un périmètre restreint (les entreprises qu'elle contrôle incluses dans le périmètre sont listées à l'« Annexe RD-1 – Entités du groupe RATP incluses dans les informations du rapport de durabilité sur l'année 2025 ») :
  - l'entité mère (consolidante) ;
  - 8 entreprises contrôlées (et leurs filiales respectives le cas échéant), nouvellement intégrées au périmètre ;
  - les entreprises contrôlées et non intégrées au périmètre sont celles ayant été acquises ou créées en cours d'année 2025.
- RATP Dev, sur un périmètre restreint (les entreprises qu'elle contrôle incluses dans le périmètre sont listées à l'« Annexe RD-1 – Entités du groupe RATP incluses dans les informations du rapport de durabilité sur l'année 2025 ») :
  - l'entité mère (consolidante) ;
  - 41 entreprises contrôlées (et leurs filiales respectives le cas échéant) déjà intégrées au périmètre de reporting extra-financier du groupe RATP jusqu'en 2024 ;
  - 12 entreprises contrôlées supplémentaires (et leurs filiales respectives le cas échéant), ajoutées au périmètre et choisies en fonction de leur chiffre d'affaires ;
  - les 53 entreprises contrôlées incluses dans le périmètre de reporting de RATP Dev couvrent 90,7 % du chiffre d'affaires consolidé de RATP Dev et plus de 85 % des effectifs.

Les autres entités consolidées financièrement mais dont les effectifs et les indicateurs financiers ne dépassent pas les seuils d'applicabilité de la CSRD en France ne sont ainsi pas intégrées au présent rapport. À ce stade, il est constaté que leurs impacts, risques et opportunités environnementaux, sociaux et en matière de gouvernance sont relativement négligeables par rapport à l'ensemble du Groupe. Ces entités sont cependant représentées dans la gouvernance Groupe en matière de durabilité et leurs responsables RSE échangent régulièrement avec les équipes RSE centrales.

À l'horizon de la publication des informations en matière de durabilité en 2027, sur l'exercice 2026, l'ensemble des entités du groupe RATP sera inclus dans ce périmètre, à l'exception de l'entreprise RATP Habitat (voir la sous-section « Cas particulier de la filiale RATP Habitat ») et de certaines entités acquises, créées, cédées ou clôturées en cours d'année (voir plus d'informations à la sous-section « Cas particulier des filiales acquises, créées, cédées ou clôturées au cours de la période de reporting »).

Cas particulier de la filiale RATP Habitat

RATP Habitat (SA HLM), filiale à 99,9 % de RATP Solutions Ville, n'est pas incluse dans le périmètre de consolidation financière du Groupe en raison de la spécificité de son statut de bailleur social. Ses activités sont régies par un cadre réglementaire particulier qui limite le pouvoir économique et opérationnel de l'actionnaire majoritaire. Le risque financier y est porté par les collectivités locales et la gouvernance est encadrée par le Code de la construction et de l'habitation. En conséquence, l'entité RATP Habitat est également exclue du périmètre de consolidation des informations en matière de durabilité. Cette exclusion sera réévaluée chaque année.

Cas particulier des filiales acquises, créées, cédées ou clôturées au cours de la période de reporting

L'intégration dans les informations en matière de durabilité des filiales acquises, créées, cédées ou clôturées au cours de la période de reporting diffère selon les chapitres sur les informations environnementales, sociales et en matière de gouvernance.

Les filiales acquises ou créées au cours de l'exercice sont exclues du périmètre des informations environnementales, compte tenu de la complexité de collecter les données requises. Les informations sociales et en matière de gouvernance, elles, comptabilisent les effectifs des filiales dès leur création ou acquisition par une autre entité du groupe RATP.
Les filiales cédées ou clôturées au cours de l'exercice sont exclues du périmètre des informations environnementales, afin d'éviter des complexités de consolidation ayant des effets mineurs sur l'information Groupe. Les informations sociales et en matière de gouvernance comptabilisent les effectifs des filiales jusqu'à la date de cession ou de clôture.

Cas particulier des transferts entre entités du groupe RATP

Pour les transferts internes au Groupe, les informations en matière de durabilité sont conservées dans le périmètre consolidé. Les historiques de l'entité d'origine sont utilisés et extrapolés si nécessaire pour couvrir les mois éventuellement manquants. Cela est notamment applicable aux informations sociales liées à la création de nouvelles filiales dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports publics en Île-de-France (transferts du périmètre Epic RATP à d'autres entités).

Périmètre de contrôle et d'influence avec les autorités organisatrices de la mobilité

Les activités de mobilité urbaine du groupe RATP s'exercent dans le cadre de contrats de service public négociés avec des autorités organisatrices de la mobilité en France et des structures similaires hors de France.
L'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France exploitent les réseaux franciliens sous contrat avec l'autorité organisatrice de la mobilité Île-de-France Mobilités, tandis que RATP Dev opère sur des périmètres contractuels définis respectivement par des autorités organisatrices de la mobilité ou par des organes équivalents (métropoles, régions, ou gouvernements locaux en dehors de la France).
Ces contrats déterminent les conditions de financement, de performance et de gouvernance des services, et peuvent inclure des clauses spécifiques relatives à la durabilité.
Les marges de manœuvre des filiales du Groupe en matière de politique environnementale, sociale et de conduite des affaires sont donc variables : elles dépendent du niveau de délégation accordé par l'autorité organisatrice de la mobilité ou l'organe équivalent et des engagements contractuels souscrits. Ainsi, même lorsque la responsabilité opérationnelle est partagée avec une autorité organisatrice, le groupe RATP exerce un contrôle sur les pratiques de ses filiales dans la limite de ses prérogatives contractuelles.
Il est à noter que, lorsque pour un thème ou sous-thème, une ou plusieurs entités du Groupe ne peuvent reporter une information requise – ou ne peuvent reporter exactement comme requis – car des clauses contractuelles avec l'autorité organisatrice de la mobilité ou organe équivalent l'en empêchent, cela est mentionné explicitement dans ce rapport.

[< Draft Amended ESRS 2 §4(a)]

Couverture de la chaîne de valeur

[Draft Amended ESRS 2 §4(b) >]

L'analyse de double matérialité du groupe RATP a couvert l'ensemble de la chaîne de valeur, en amont comme en aval. Cette approche a inclus les activités directement contrôlées par le Groupe ainsi que les relations d'affaires avec les principaux fournisseurs, sous-traitants, partenaires et clients.
L'évaluation des impacts, risques et opportunités a été conduite en prenant en compte :

- les activités amont, incluant les fournisseurs de rang 1 et, lorsque l'information était disponible en interne, certains fournisseurs de rangs 2 et 3 liés à la production de matériaux, de composants techniques et de services nécessaires aux activités ;
- les activités propres du Groupe, qui constituent le cœur des activités ;
- les activités aval, couvrant les relations avec les autorités organisatrices de la mobilité ou les entités équivalentes, avec les voyageurs et utilisateurs finaux, avec les collectivités et acteurs territoriaux.

Pour l'exercice 2025, la couverture de la chaîne de valeur est restée partielle, en raison de la disponibilité inégale des données et de l'absence de dispositifs structurés de collecte auprès des fournisseurs directs et indirects. Aucune consultation spécifique des acteurs de la chaîne de valeur n'a été conduite pour l'évaluation de la matérialité des impacts, risques et opportunités. Cette approche transitoire a été conçue comme une première étape et sera progressivement renforcée dans les prochaines années grâce à l'élargissement des dispositifs de suivi aux fournisseurs indirects de la chaîne de valeur. Cette couverture, bien que partielle, a servi de base à l'identification et à l'évaluation des impacts, risques et opportunités (IRO) pour les exigences réglementaires pertinentes.

[< Draft Amended ESRS 2 §4(b)]

Incertitudes relatives aux informations liées au calcul des émissions carbone

[Draft Amended ESRS 2 §5 >]

L'incertitude est une dimension inhérente aux calculs d'émissions de gaz à effet de serre (GES), résultant des défis liés aux facteurs d'émission et aux données d'entrée utilisées. Premièrement, les facteurs d'émission, qui convertissent les données d'activité en tonnes équivalentes d'émissions de dioxyde de carbone (CO_2eq), sont eux-mêmes sujets à des variations selon les sources et les contextes d'application. Les données d'entrée utilisées, souvent fournies par des tiers, peuvent être incomplètes ou imprécises, affectant la précision des estimations. Enfin, par nature, les émissions du scope 3 couvrent une large gamme de catégories, incluant les biens et services achetés, les immobilisations, les déplacements professionnels, chacune comportant ses propres incertitudes. Davantage d'informations sont détaillées dans le chapitre « Changement climatique [ESRS E1] ».

Information relative aux thèmes non-matériels

Suite à l'analyse de double matérialité (cf. sous-chapitre « Analyse de double matérialité »), l'eau et la biodiversité sont deux thèmes non-matériels, cependant traités par le groupe RATP dans ce rapport de durabilité dans la continuité des informations présentées dans la DPEF. Ainsi, ces deux thèmes sont présentés au chapitre « Informations environnementales », respectivement dans les sous-chapitres « Eau [ESRS E3 – Non-matériel] » et « Biodiversité et écosystèmes [ESRS E4 – Non-matériel] ».

[< Draft Amended ESRS 2 §5]

Utilisation dans ce rapport des dispositions de progressivité de la publication d'informations [BP-2]

[Draft Amended ESRS 2 §6 + §7 >]

Pour la première année de publication volontaire des informations en matière de durabilité selon les normes ESRS, ce rapport prend en compte les dispositions transitoires prévues à l'Annexe D de la norme Draft Amended ESRS 1. Sont ainsi exclues de ce rapport de durabilité les exigences suivantes :

- effets financiers attendus sur la position financière, la performance financière et les flux de trésorerie liés aux risques et opportunités matériels pour le groupe RATP (ESRS 2, exigence SBM-3, paragraphe 23b) ;
- effets financiers attendus des risques physiques et de transition matériels et opportunités potentielles liées au climat (ESRS E1, exigence E1-11) ;
- caractéristiques des non-salariés assimilés au personnel de l'entreprise (ESRS S1, exigence S1-6) ;
- informations sur le dialogue social et les négociations collectives concernant le personnel de l'entreprise dans les pays en dehors de l'Espace économique européen (ESRS S1, exigence S1-7) ;
- informations sur la santé et la sécurité relatives aux non-salariés assimilés au personnel de l'entreprise (ESRS S1, exigence S1-13) ;
- nombre de cas de maladies professionnelles comptabilisables pour les salariés (ESRS S1, exigence S1-13, paragraphe 40d) ;
- nombre de jours perdus en raison de blessures, accidents et maladies professionnelles (ESRS S1, exigence S1-13, paragraphe 40e).

[< Draft Amended ESRS 2 §6 + §7]

Gouvernance

Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance du groupe RATP en matière de durabilité [GOV-1]

Composition et diversité du conseil d'administration

[Draft Amended ESRS 2 §9(a) >]

La composition et la diversité du conseil d'administration du groupe RATP sont présentées aux sous-chapitres « Le conseil d'administration », « Informations sur les administrateurs » et « Politique de diversité au sein du conseil » du rapport de gouvernement d'entreprise 2025.

[Draft Amended ESRS 2 AR 2 >]

Le ratio de mixité des membres du conseil d'administration (calculé comme étant le nombre total de femmes administratrices divisé par le nombre total d'hommes administrateurs) est de 33,33 % (soit 5 sur 15) au 31 décembre 2025. Les collèges des représentants de l'État et des personnalités qualifiées comportent, pour leur part, 50 % de femmes ; l'écart entre le nombre de femmes et le nombre d'hommes membres du conseil d'administration et appartenant aux deux collèges précités ne peut être supérieur à un (article 6-1 alinéa 1er de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public).

[< Draft Amended ESRS 2 AR 2]

Concernant le pourcentage d'administrateurs indépendants dans le conseil d'administration, le décret 2022-251 du 24 février 2022 relatif au statut de la RATP et qui fixe notamment la composition du conseil ne précise pas cette qualité d'administrateurs indépendants. La maison mère du groupe RATP en sa qualité d'Epic ne se réfère pas à un code de gouvernement d'entreprise. Elle relève toutefois à titre indicatif les huit critères présentés dans l'Annexe 3, partie « Indépendance des administrateurs » du code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées de l'Afep-Medef (version de décembre 2022)[1]. À l'exclusion des administrateurs représentant les salariés qui sont élus, les autres administrateurs de la mandature en cours ont été nommés par décret du 2 juillet 2024. Les profils des cinq administrateurs suivants (soit 33,33 % des administrateurs) ainsi nommés et exerçant leur mandat au 31 décembre 2025 leur confèrent des qualités d'indépendance :

- Thomas Chevandier, profil d'élu des communes ou groupements de communes concernées par l'activité de la Régie ou de ses filiales ;
- Michel Babut, profil de représentant des clients des transports collectifs ;
- Karine Vernier, profil de personnalité issue des milieux socio-économiques ;
- Jean Bassères, profil de personnalité issue des milieux socio-économiques ;
- Alice-Anne Médard, profil de personnalité disposant de compétences dans le domaine des transports ou des politiques de déplacement.

[< Draft Amended ESRS 2 §9(a)]

Compétences et expertises des membres du conseil d'administration en matière de durabilité

[Draft Amended ESRS 2 §9(b) >]

Les membres du conseil d'administration de l'Epic RATP sont nommés conjointement par le ministre de la Transition écologique, le ministre de l'Économie et des Finances et le Premier ministre. L'Epic RATP ne dispose pas de la capacité d'évaluer ou d'imposer des compétences spécifiques en matière de durabilité lors de la nomination des administrateurs. La composition des comités fait l'objet d'échanges entre l'État et le président-directeur général. Dans ce cadre, aucune analyse préalable des compétences individuelles au regard des thèmes des normes ESRS n'est réalisée lors de la nomination des administrateurs.

Les fonctions et mandats des administrateurs du groupe RATP sont présentés aux sous-chapitres « Fonctions et mandats des administrateurs » du rapport de gouvernement d'entreprise 2025.

Le comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise et de la qualité de service, qui suit les questions relatives à la RSE, a suivi en 2024 – année de sa création – une formation sur la RSE et la réglementation ESG. Ce comité s'appuie régulièrement sur l'expertise de la direction stratégie, finance et performance durable, en particulier sur les sujets liés à l'environnement, afin de compléter les compétences nécessaires à la supervision des enjeux de durabilité.

Afin de renforcer la formalisation des compétences nécessaires à la supervision des enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance, l'élaboration d'une liste de compétences clés attendues des administrateurs sur ces thématiques sera inscrite à l'étude en 2026.

1. https://hcge.fr/wp-content/uploads/2022/12/Code_AFEP_MEDEF_decembre_2022.pdf, page 38

Cette démarche prévoit :
- l'identification des compétences ESG considérées comme essentielles pour superviser la stratégie RSE du Groupe ;
- la construction d'une matrice de compétences ESG permettant de présenter, pour chaque administrateur, les compétences maîtrisées ou en cours d'acquisition.

La mise en place d'un dispositif de formation dédié sera étudiée en 2026 en fonction de cette matrice.

[< Draft Amended ESRS 2 §9(b)]

Prise en compte des IRO dans la stratégie et les décisions par le conseil d'administration et autres organes

[Draft Amended ESRS 2 §9(c) >]

Le conseil d'administration du groupe RATP assure la supervision des enjeux de durabilité et délègue cette responsabilité à deux comités spécialisés (pour plus d'informations sur la composition des comités, se référer au sous-chapitre « Conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil » du rapport de gouvernement d'entreprise 2025) :
- le comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise et de la qualité de service, qui traite des sujets liés à la transition énergétique et climatique, à la sécurité ferroviaire, à la qualité de service et aux ressources humaines. Il examine le rapport de durabilité et joue un rôle consultatif auprès du conseil d'administration, qui s'appuie sur ses analyses pour orienter la stratégie et les politiques du Groupe dans ces domaines ;
- le comité d'audit, des finances et des risques, qui supervise le dispositif global de gestion des risques, le contrôle interne, la prévention de la corruption et le suivi budgétaire et comptable. Dans ce cadre, il veille à la prise en compte des impacts, risques et opportunités liés à la durabilité dans les travaux de gestion des risques pilotés par la délégation générale audit, risques et contrôle interne du Groupe (DGARC).

En complément, le comité exécutif (dont la composition est présentée au sous-chapitre « Le comité exécutif » du rapport de gouvernement d'entreprise 2025) est chargé du suivi opérationnel des objectifs de durabilité fixés par le conseil d'administration et valide les projets structurants lors de sessions thématiques portant sur les sujets environnementaux, sociaux ou sociétaux (sobriété énergétique, accessibilité, qualité de l'air, inclusion et diversité, santé et sécurité au travail, lutte contre les violences sexistes et sexuelles, lutte contre les discriminations, etc.).

[< Draft Amended ESRS 2 §9(c)]

Définition et suivi des cibles liées aux IRO matériels par le conseil d'administration et autres organes

[Draft Amended ESRS 2 §9(d) >]

Les cibles, entendues comme des objectifs mesurables et assortis d'un calendrier que l'entreprise se fixe pour améliorer ou maintenir sa performance en lien avec ses impacts, risques ou opportunités matériels, constituent un élément central dans le pilotage de la stratégie de durabilité du Groupe. La détermination et le suivi de ces cibles s'inscrivent dans le dispositif de gouvernance défini par le conseil d'administration et mis en œuvre par le comité exécutif. Le conseil d'administration, sur avis du comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise et de la qualité de service, valide les objectifs stratégiques et les cibles liées aux enjeux matériels. Il s'assure de leur cohérence avec la stratégie du président-directeur général, avec le plan d'entreprise Ambition 2030 et avec les attentes de l'État actionnaire. Les instances de gouvernance examinent annuellement les résultats et analysent les écarts par rapport aux trajectoires prévues.

Le comité exécutif a décliné les cinq priorités du Groupe en 19 chantiers, chacun doté d'une feuille de route et de cibles associées. Il en assure le pilotage et suit leur progression de manière annuelle. Une synthèse d'avancement des chantiers suivis par le comité exécutif est présentée chaque année au conseil d'administration, en complément des feuilles de route.

Dans ce cadre, plusieurs cibles structurent les priorités du Groupe :
- pour la santé et la sécurité au travail, l'Epic RATP s'est fixé l'objectif de diviser par six, entre 2023 et 2030, son taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt, soit un taux de fréquence[2] de 5 visé en 2030, avec une cible intermédiaire de 24,8 en 2025. Le taux de gravité[3] fait également l'objet d'une cible fixée à 3,8 en 2025 ;
- concernant l'inclusion sociale, l'Epic RATP s'est fixé l'objectif de mettre en œuvre en 2025 60 % des actions issues de la charte d'engagement en faveur des déficients visuels (signée en 2024) ;
- en matière de sécurité des utilisateurs finaux, l'Epic RATP vise, à horizon 2030, 80 % des victimes de violences sexistes et sexuelles rappelées (i.e., rappels téléphoniques systématiques par les équipes de l'Epic RATP) satisfaites de leur prise en charge par les agents ;
- en matière de performance énergétique, l'Epic RATP vise une réduction de 15 % des consommations rapportées à l'offre de service (voiture.kilomètre) d'ici 2029 par rapport à 2019, hors activité bus ;
- pour les émissions de gaz à effet de serre, l'Epic RATP s'est engagé à réduire de 43 % ses émissions de GES des scopes 1, 2 et 3 (en valeur absolue en tonnes de CO_2eq) liées à l'énergie d'ici 2027 par rapport à 2019, ainsi que de 45 % des émissions par voyageur.kilomètre sur les mêmes périmètres, et à réaliser 70 % de ses achats auprès de fournisseurs ayant des engagements climat validés dans le cadre de la *Science Based Targets initiative* (SBTi).

[< Draft Amended ESRS 2 §9(d)]

Responsabilités et prises de décision relatives aux IRO matériels par le conseil d'administration et autres organes

[Draft Amended ESRS 2 §9(e) >]

Le conseil d'administration prend en compte les IRO matériels dans l'exercice de ses missions de supervision de la stratégie, de la gestion des risques et des décisions majeures.

Sur la base des travaux consolidés par la DGARC, les comités spécialisés lui présentent leurs analyses et recommandations.

Le conseil d'administration délègue ensuite au comité exécutif la validation des principaux enjeux de durabilité dans la stratégie du Groupe.

Ainsi, par délégation du conseil d'administration, le comité exécutif :
- examine les IRO matériels identifiés dans le dispositif de gestion des risques et valide le rapport de durabilité, sur avis du comité d'audit, des finances et des risques et du comité de la responsa-

2. Nombre d'accidents pour un million d'heures travaillées.
3. Nombre de jours perdus pour 1 000 heures travaillées.

bilité sociétale de l'entreprise et de la qualité de service ;
– supervise l'élaboration et la publication des informations de durabilité conformément aux normes ESRS ;
– contrôle l'efficacité des systèmes de gestion des risques et d'audit interne associés à ces informations ;
– veille à la qualité et à l'indépendance des missions de certification des données en matière de durabilité.

Les arbitrages entre IRO matériels sont réalisés dans le cadre du processus de revue stratégique et des orientations de durabilité validés par le comité exécutif, et partagés au conseil d'administration, en veillant à la cohérence entre les priorités environnementales, sociales et relatives à la conduite des affaires du Groupe.

[< Draft Amended ESRS 2 §9(e)]

Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation [GOV-2]

[Draft Amended ESRS 2 §11 >]

Comme précisé au sous-chapitre « Réglementation concernant la rémunération des membres du conseil » du rapport de gouvernement d'entreprise 2025, les membres du conseil d'administration du groupe RATP exercent leurs fonctions à titre gratuit, sans préjudice du remboursement des frais engagés dans le cadre de leur mandat. Aucun dispositif d'incitation financière ou de rémunération variable n'est ainsi applicable à ces membres.

En revanche, la rémunération du président-directeur général du Groupe (voir informations du sous-chapitre « Le président-directeur général » du rapport de gouvernement d'entreprise 2025) comprend une part variable conditionnée à l'atteinte d'objectifs de performance, dont une composante spécifique liée à la durabilité. Pour l'exercice 2025, la rémunération brute fixe annuelle s'élevait à 350 000 euros, assortie d'une part variable maximale de 100 000 euros, dont 10 % sont indexés sur des critères ESG. Ces critères portent sur :
– la réalisation des économies d'énergie prévues par le plan de sobriété énergétique du groupe RATP (pour plus d'informations sur ce plan, voir la section « Changement climatique [ESRS E1] » ;
– la réduction des émissions de gaz à effet de serre par voyageur. kilomètre (pour plus d'informations, voir la sous-section « Changement climatique [ESRS E1] ») ;
– la réduction du taux de fréquence des accidents du travail (pour plus d'informations, voir le sous-chapitre « Santé et sécurité » du chapitre « Effectifs propres [ESRS S1] »).

[< Draft Amended ESRS 2 §11]

Stratégie et durabilité

Stratégie, modèle d'affaires et chaîne de valeur du groupe RATP [SBM-1]

La stratégie du Groupe

Le groupe RATP évolue dans un environnement marqué par de profondes mutations sociales, économiques et écologiques. Les crises récentes ont modifié les usages de mobilité, renforcé les exigences de qualité de service et accru les contraintes pesant sur les modèles économiques du transport public. Dans ce contexte, l'ouverture à la concurrence et la poursuite du développement commercial, la transition écologique et les évolutions réglementaires structurent l'action du Groupe à horizon 2030.

La stratégie du Groupe s'inscrit dans la continuité de la raison d'être : « S'engager chaque jour pour une meilleure qualité de ville ». Elle place l'humain, voyageurs comme salariés, au cœur de l'action et confirme l'importance d'un haut niveau d'excellence opérationnelle pour répondre aux attentes des autorités organisatrices de la mobilité et soutenir la performance du Groupe.

L'ambition définie pour 2030 est de « faciliter le quotidien et anticiper les attentes de nos voyageurs et de nos collaborateurs ». Elle vise à améliorer la qualité de service et la disponibilité des réseaux, tout en intégrant les évolutions du marché du travail et les nouveaux usages de mobilité.

Cette ambition se décline en cinq priorités stratégiques :
– priorité voyageurs : fournir un service de qualité, sûr et accessible, centré sur l'humain ;
– priorité transition écologique : accompagner les territoires pour contribuer à relever les défis écologiques et climatiques ;
– priorité collaborateurs : faire groupe, développer l'attractivité et l'engagement des collaborateurs ;
– priorité performance : améliorer notre performance Groupe aux plans financier et extra-financier ;
– priorité développement : valoriser nos savoir-faire pour accompagner la croissance du marché de la ville durable.

Ces cinq priorités se traduisent en 19 chantiers couvrant l'ensemble des dimensions opérationnelles, sociales, environnementales et économiques du Groupe.

Priorités stratégiques du groupe RATP	Chantiers issus des priorités
VOYAGEURS	- V1. Poursuivre et accélérer la modernisation de nos espaces, de nos matériels roulants (MF19 et MI20) et de nos systèmes d'exploitation; - V2. Renforcer la qualité du service rendu sur les réseaux ferrés, en minimisant notamment l'impact des colis abandonnés et des malaises voyageurs, en améliorant l'information voyageurs et en offrant un accompagnement humain et proactif; - V3. Développer une relation de proximité entre nos responsables opérationnels et nos parties prenantes (élus, associations d'usagers, grands comptes); - V4. Accroître l'accessibilité et l'inclusion de notre réseau ferré; - V5. Réhabiliter la place du bus dans la ville; - V6. Promouvoir auprès des autorités organisatrices de la mobilité l'usage d'une billettique innovante (open payment) et une offre adaptée aux nouveaux usages (week-end).
TRANSITION ÉCOLOGIQUE	- T1. Décarboner nos activités selon une trajectoire 1,5 °C; - T2. S'adapter et se préparer aux risques liés à une hausse de 4 °C des températures à horizon 2100; - T3. Préserver de manière proactive les ressources (eau, matériaux) et la biodiversité.
COLLABORATEURS	- C1. Renforcer notre culture de sécurité pour diminuer drastiquement les accidents du travail; - C2. Améliorer le cadre de travail et l'équilibre des temps de vie à travers la rénovation des locaux, le renforcement de l'offre de logement et une meilleure organisation du travail; - C3. Développer les opportunités et les parcours au sein du Groupe pour toutes les catégories de personnel; - C4. Investir sur la responsabilité de tous, en renforçant le management notamment de proximité.
PERFORMANCE	- P1. Améliorer la performance économique du Groupe, en travaillant de manière simple et efficace et en favorisant les synergies; - P2. Renforcer notre leadership industriel et notre capacité à faire, grâce à l'entreprise étendue; - P3. Innover, exploiter nos données et réussir notre transformation digitale au bénéfice de la qualité de service et de la performance de l'entreprise; - P4. Développer et organiser la mission de gestion d'actifs industriels intégrée.
DÉVELOPPEMENT	- D1. Réussir l'ouverture à la concurrence sur le bus et le tram en Île-de-France, aux plans des gains des autorités organisatrices de la mobilité, de la transition et la continuité de service; - D2. Conquérir des parts de marché sur le rail urbain et suburbain en France et hors de France et sur les services et concessions urbains.

Le plan d'entreprise Ambition 2030 repose sur un pilotage centré sur des indicateurs de performance suivis chaque année et sur des projets transverses coordonnés par le comité exécutif. Ce dispositif assure la cohérence entre les actions menées et les priorités stratégiques du Groupe. Le déploiement des feuilles de route, associé à un suivi régulier par les instances de gouvernance, permet au Groupe de répondre durablement aux attentes des voyageurs, des territoires et des autorités organisatrices de la mobilité.

La raison d'être du Groupe

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. »

La raison d'être oriente la politique RSE du Groupe en inscrivant sur le long terme sa contribution au bien commun comme axe stratégique fondamental.

La politique RSE du Groupe

La politique RSE du Groupe et ses principes de gouvernance constituent un cadre de la responsabilité sociétale au sein du groupe RATP. Elle a été mise à jour et validée par le président-directeur général du Groupe en juin 2023.
La politique RSE du Groupe s'organise autour de trois orientations, déclinées chacune en trois axes :

- Orientation 1 - Être un acteur majeur de la mobilité et de la ville durable :
  - Axe 1.1 : Offrir une mobilité multimodale, accessible et sûre ;
  - Axe 1.2 : Agir en faveur de la santé environnementale ;
  - Axe 1.3 : Contribuer à l'amélioration du cadre de vie et à la résilience des villes au changement climatique.
- Orientation 2 - Accélérer la transition écologique de nos activités :
  - Axe 2.1 : Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone ;
  - Axe 2.2 : Préserver les ressources et la biodiversité ;
  - Axe 2.3 : Déployer l'écoconception dans toutes nos activités.
- Orientation 3 - Affirmer notre responsabilité sociale et sociétale :
  - Axe 3.1 : Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés ;
  - Axe 3.2 : Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires ;
  - Axe 3.3 : S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur.

Les filiales déclinent la politique RSE du Groupe en fonction de leurs métiers et de leurs enjeux opérationnels, afin d'assurer sa mise en œuvre.

Les principes de gouvernance RSE, validés par le président-directeur général et le comité exécutif, formalisent l'organisation, les responsabilités et les modalités de pilotage qui assurent la mise en œuvre de cette politique. Ils précisent le rôle des instances de gouvernance, des directions, des filiales et du réseau des responsables RSE, ainsi que les processus de suivi, de revue et d'amélioration continue. Ce dispositif garantit la cohérence d'ensemble et l'intégration transversale des enjeux environnementaux, sociaux et sociétaux dans toutes les activités du Groupe.

Stratégie RSE de RATP Dev

La stratégie RSE de RATP Dev repose sur l'ambition d'œuvrer pour une ville durable, c'est-à-dire équitablement partagée entre toutes les formes de mobilité, économe en ressources, dynamique, inclusive, où les déplacements sont sûrs, fiables et agréables.
Cette ambition se décline en trois priorités stratégiques :

- répondre aux attentes de nos clients et soutenir nos réseaux de transport dans les réponses à appels d'offres et l'exécution des contrats ;
- garantir le strict respect des réglementations mondiales et locales, en anticipant leur évolution ;
- agir pour des villes durables, au-delà des obligations contractuelles et réglementaires.

Elle s'appuie sur 18 enjeux de durabilité, présentés ci-dessous, couvrant les dimensions environnementales, sociales, sociétales et de gouvernance, qui structurent l'action de RATP Dev dans l'ensemble de ses filiales :

- social : santé et sécurité des salariés, qualité de vie et conditions de travail, développement des compétences et dialogue social ;
- sociétal : sécurité routière et ferroviaire, satisfaction des passagers, engagement des communautés, insertion et achats responsables ;
- collectif : éthique des affaires, parité, attractivité et marque employeur, diversité et inclusion, attente des clients (autorités organisatrices de la mobilité et organismes équivalents).

Stratégie RSE de RATP Solutions Ville

La stratégie RSE de RATP Solutions Ville s'articule autour d'une ambition centrale consistant à apporter « des solutions urbaines durables au service de la transition écologique et sociale des villes ».

L'ambition se matérialise autour de quatre piliers et fondamentaux :

- l'entreprise vertueuse : représenter notre forte ambition écologique et sociale dans notre cœur de métier, auprès de nos collaborateurs et de notre écosystème. Ce pilier est décliné en trois axes :
  - aligner notre modèle d'affaires avec nos engagements RSE en incluant des critères RSE quantifiables aux côtés des critères financiers ;
  - être moteur de la qualité de vie au travail et de l'inclusion au sein des effectifs de l'entreprise ;
  - engager nos partenaires et notre écosystème à nos côtés dans la transition écologique et sociétale.
- la ville bas carbone : atténuer le changement climatique en ville grâce à la décarbonation et à la sobriété énergétique. Ce pilier est décliné en trois axes :
  - s'engager dans une démarche de décarbonation de l'ensemble de nos activités et projets ;
  - promouvoir l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables ;
  - développer les solutions de mobilité douce et bas carbone.
- les territoires inclusifs : œuvrer au quotidien pour l'inclusion sociale et la vitalité des territoires. Ce pilier est décliné en trois axes :
  - accompagner les publics fragiles dans nos activités ;
  - agir pour le mieux vivre ensemble et la cohésion sociale ;
  - contribuer au développement territorial et impliquer les citoyens dans la fabrique de la ville de demain.
- l'urbanisme résilient : adapter la ville par l'optimisation des usages et de la gestion des ressources. Ce pilier est décliné en trois axes :
  - contribuer à la végétalisation des villes ;
  - optimiser la consommation des ressources ;
  - prolonger la durée de vie et l'intensité d'usage des bâtiments.

Stratégie RSE de RATP Cap Île-de-France

RATP Cap Île-de-France déploie une politique RSE structurée autour de trois orientations majeures, conçues pour répondre aux attentes d'Île-de-France Mobilités et aux engagements du groupe RATP :

- Orientation 1 : Contribuer à la vitalité économique locale : Apporter des réponses aux attentes de plus en plus fortes de nos parties prenantes pour opérer en responsabilité et au plus près des besoins quotidiens des Franciliens. L'orientation est déclinée en trois axes :
  - Axe 1.1 : renforcer le dialogue avec les parties prenantes pour adapter nos services aux besoins des territoires ;
  - Axe 1.2 : promouvoir une politique d'achat et d'emploi local dans toutes les filiales ;
  - Axe 1.3 : valoriser les événements locaux et appuyer l'attractivité des territoires.
- Orientation 2 : Développer un transport public urbain post-carbone : Relever les défis environnementaux en prenant part à la transformation du réseau francilien et de son parc de véhicules pour réduire les émissions et améliorer la qualité de ville. L'orientation est déclinée en trois axes :
  - Axe 2.1 : Encourager le report modal vers le transport public ;
  - Axe 2.2 : Développer une offre de transport bas carbone et adaptée aux défis environnementaux ;
  - Axe 2.3 : Contribuer à l'adaptation et à la résilience des villes au changement climatique.
- Orientation 3 : Porter l'engagement social : Se projeter vers l'avenir grâce à une politique sociale investie pour l'attractivité de nos métiers, la valorisation de l'excellence opérationnelle de nos équipes et l'attachement à l'intérêt général. L'orientation est déclinée en trois axes :
  - Axe 3.1 : Proposer un package social et un parcours collaborateurs exemplaires et différenciants ;
  - Axe 3.2 : Valoriser les collaborateurs par l'écoute et la participation à la mission de l'entreprise ;
  - Axe 3.3 : Investir dans la qualité de vie au travail.

Produits et services significatifs du Groupe

[Draft Amended ESRS 2 §17(a)(i) >]

Les principaux services commercialisés et clients du groupe RATP sont décrits au sein de la section « Modèle d'affaires » et « Modèle de création de valeur » du rapport financier et de durabilité annuel 2025.

Marchés et groupes de clients significatifs du Groupe

L'Epic RATP est présent historiquement en Île-de-France, où il assure depuis sa création sa mission de service public. Le Groupe se développe au travers de ses filiales à l'international, dans plusieurs villes françaises et européennes, ainsi qu'au Moyen-Orient, en Afrique, en Amérique du Nord, en Asie et en Océanie.
La présence géographique du Groupe est présentée dans la section « Le groupe RATP : 3e opérateur de transports urbains » du rapport financier et de durabilité annuel 2025.

[< Draft Amended ESRS 2 §17(a)(i)]

Dans le cadre de sa mission de service public centrée sur le transport public, le Groupe a deux catégories de clients principales, auxquelles sont associés des enjeux de durabilité historiquement forts et qui continuent de croître :

- les territoires (via les autorités organisatrices de la mobilité ou organismes équivalents), qui développent, via le groupe RATP, une mobilité bas carbone et ainsi favorisent le dynamisme économique et social local, en particulier dans les zones mal desservies et pensées prioritairement pour les voitures ;
- les utilisateurs finaux (voyageurs), qui peuvent, grâce à l'exploitation des réseaux de transport par le Groupe et les services associés, s'insérer dans la vie en ville et bénéficier de ses ressources économiques, culturelles et sociales.

C'est ainsi que dans le cadre de ses activités concurrentielles de mobilité, le groupe RATP s'engage auprès des autorités organisatrices de la mobilité sur la performance écologique et sociétale de ses contrats d'exploitation : performance énergétique, qualité de l'air, insertion professionnelle ou encore la qualité de vie au travail.

Au-delà du transport public et de la mobilité, toutes les activités du Groupe sont au service de l'attractivité des villes d'une part et du bien-être des citadins d'autre part, comme l'exprime sa raison d'être. Selon leur implantation géographique, les projets portés par le Groupe peuvent également poursuivre des objectifs de durabilité très spécifiques, comme la construction de logements sociaux dans Paris (qui contribue à rendre le logement accessible en zone urbaine dense), l'exploitation d'un réseau de transport au Moyen-Orient (féminisation des effectifs) ou encore la végétalisation des sites industriels du Groupe (ce qui crée des îlots de fraîcheur locaux).

Secteurs d'activité significatifs du Groupe

[Draft Amended ESRS 2 §17(b) >]

Le groupe RATP exerce ses activités dans plusieurs secteurs significatifs identifiés selon la nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne dans sa révision 2 (NACE Rev. 2). Ces secteurs sont les suivants :

- transports et entreposage, section H de la NACE Rev. 2, activités exercées par l'Epic RATP (incluant les activités réglementées de gestion des infrastructures et de sûreté), par RATP Dev (et ses filiales) et par RATP Cap Île-de-France ;
- activités immobilières, section L de la NACE Rev. 2, activités exercées par RATP Real Estate et Urban Station (entités contrôlées par RATP Solutions Ville) ;
- activités de services administratifs et de soutien, section N de la NACE Rev. 2, activités exercées par RATP Connect et RATP Solutions Industrielles (entités contrôlées par RATP Solutions Ville) ;
- activités spécialisées, scientifiques et techniques, section M de la NACE Rev. 2, activités exercées par RATP Solutions Ville (entité mère), par RATP Capital Innovation (entité contrôlée par RATP Solutions Ville) et par Navocap (entité contrôlée par RATP Smart Sytems) ;
- information et communication, section J de la NACE Rev. 2, activités exercées par RATP Smart Systems (entité mère et ses filiales hors Navocap).

Conformément au règlement délégué (UE) 2022/1288 de la Commission, les secteurs à fort impact climatique incluent les activités relevant des sections A à H et de la section L de la nomenclature NACE Rev. 2. À ce titre, les activités du groupe RATP relevant des sections H (Transports et entreposage) et L (Activités immobilières) sont considérées comme des secteurs à fort impact climatique.

Dans le cadre de l'analyse de double matérialité (voir informations au sous-chapitre « Analyse de double matérialité »), les impacts, risques et opportunités du Groupe ont été associés à l'une des trois catégories d'activités suivantes :

- activités transport, correspondant à la section H de la NACE Rev. 2 (secteur à fort impact climatique) ;
- activités services urbains, correspondant à la section L de la NACE Rev. 2 (secteur à fort impact climatique) ;
- autres services, correspondant aux autres activités des filiales du Groupe.

[< Draft Amended ESRS 2 §17(b)]

Produits et services interdits dans certains marchés et activités dans des secteurs sensibles

[Draft Amended ESRS 2 §17(a)(ii) >]

Le groupe RATP ne propose pas de produits ou services interdits dans certains marchés.

[< Draft Amended ESRS 2 §17(a)(ii)]

[Draft Amended ESRS 2 §17(c) >]

En outre, le Groupe n'opère pas dans les secteurs dits sensibles (production ou transport de combustibles fossiles, production chimique correspondant au groupe 20.2 Fabrication de pesticides et d'autres produits agrochimiques de la NACE Rev. 2, industrie d'armes controversées ou production de tabac).

[< Draft Amended ESRS 2 §17(c)]

Modèle d'affaires, modèle de création de valeur et chaîne de valeur

[Draft Amended ESRS 2 §18 >]

Le modèle d'affaires et le modèle de création de valeur du groupe RATP sont présentés dans les sections « Modèle d'affaires » et « Modèle de création de valeur » du rapport financier et de durabilité annuel 2025.

Le Groupe participe à plusieurs chaînes de valeur en fonction de ses différentes activités, comme présenté à la section « Notre chaîne de valeur » du rapport financier et de durabilité annuel 2025.

[< Draft Amended ESRS 2 §18]

Parties prenantes

Dialogue du groupe RATP avec ses parties prenantes [SBM-2]

Engagement avec les parties prenantes clés et prise en compte de leurs intérêts et points de vue

[Draft Amended ESRS 2 §20(a) + §20(b) >]

Les entités du groupe RATP entretiennent un dialogue continu avec l'ensemble de leurs parties prenantes clés, au travers de diverses modalités et instances. Ce dialogue permet au Groupe de nourrir sa stratégie et ses actions. Les principales catégories de parties prenantes internes et externes sont présentées ci-dessous, ainsi que les modalités de dialogue établies pour chacune d'entre elles, les attentes exprimées et leur prise en compte dans la stratégie et le modèle d'affaires du groupe RATP.

Cartographie des parties prenantes		Modalités d'organisation du dialogue		Appréciation des intérêts et points de vue des parties prenantes par le groupe RATP	Impacts sur la stratégie et sur le modèle économique de l'entreprise	Lien vers les chapitres
Catégorie	Sous-catégories	Canaux d'échange utilisés / fréquence	Finalité du dialogue pour le groupe RATP			
Parties prenantes internes et partenaires sociaux	**Personnel de l'entreprise** • Salariés titulaires de l'Epic RATP • Salariés de droit privé de l'Epic RATP • Salariés des filiales du Groupe • Travailleurs indépendants, intérimaires et prestataires récurrents (nettoyage, sécurité, accueil, logistique)**	**Baromètre de l'engagement Groupe** • Focus groups et sondages ponctuels • Intranet et communication interne • Instances représentatives (CSE*, CSSCT*, bilatérales) • Accords collectifs, réunions, séminaires, formations • Référents thématiques et enquêtes spécifiques	Évaluer et renforcer l'engagement des salariés en étant garant de leurs conditions de travail • Valoriser le dialogue social • Favoriser la mobilité interne, formation, diversité, inclusion • Développer l'attractivité du groupe RATP • Impliquer les salariés dans la transformation	• Environnement de travail sûr, sain, équitablement rémunéré • Préservation de la santé, sécurité et conditions de travail • Valorisation et renforcement des compétences • Conduite d'un dialogue social de qualité • Protection dans l'ouverture à la concurrence (garanties statutaires et sociales)	• Ajustement du plan de formation et possibilité des mobilités internes • Adaptation des pratiques managériales et outils de communication • Révisions / renégociations d'accords collectifs • Plans d'amélioration SST*, inclusions, rémunération	**ESRS S1 -** Personnel de l'entreprise
	Partenaires sociaux • Organisations syndicales représentatives (par exemple en France CGT*, FO*, UNSA*, CFE-CGC*) • Représentants du personnel au CSE et CSSCT* • Commissions paritaires • Délégués syndicaux de Groupe en Île-de-France • Instances de concertation liées au plan de vigilance	• Réunions CSE/CSSCT* central et établissements • Réunions bilatérales / multilatérales avec les syndicats • Agenda social • Négociation et signature d'accords collectifs • Consultations annuelles du CSE central	**Préserver un climat social apaisé** • Renforcer la compréhension des enjeux stratégiques • Négocier les accords collectifs dans la transparence • Favoriser la montée en compétences des représentants syndicaux sur les enjeux de durabilité	• Préservation de la santé, sécurité, qualité de vie au travail • Équité salariale, diversité et inclusion • Transparence sur les mesures sociales et réorganisations • Respect des droits syndicaux et développement de leur participation • Réduction des impacts négatifs sociaux et environnementaux pour les salariés • Socle de droits face à l'ouverture à la concurrence	• Intégration des enjeux climatiques/sanitaires dans les plans RH (plan canicule, inondation) • Prise en compte des remontées dans accords collectifs • Révision de l'agenda social en fonction des priorités stratégiques • Accord spécifique sur le dialogue social dans l'ouverture à la concurrence	**ESRS S1 -** Personnel de l'entreprise
	Conseil d'administration	• Réunions comités spécialisés du conseil d'administration (audit, stratégie, RSE/qualité) • Séances thématiques / techniques *ad hoc* • Transmission régulière de documents stratégiques, financiers et extra-financiers	• Alignement stratégique avec objectifs des tutelles et parties prenantes • Éclairer les décisions financières, extra-financières et investissements • Impliquer le conseil d'administration sur risques ESG* • Intégrer la durabilité dans la stratégie globale • Assurer transparence et responsabilité de la gouvernance	• Exigence de transparence des résultats financiers et extra-financiers, risques • Attente de gouvernance robuste • Volonté de renforcer l'impact sociétal sur les territoires • Suivi des engagements (plan d'entreprise Ambition 2030, *green bonds,* taxonomie européenne)	• Ajustement du plan d'entreprise Ambition 2030 et des feuilles de route de durabilité • Révision des priorités d'investissement • Validation des engagements extra-financiers (*green bonds,* SBTi*) • Intégration des recommandations dans le budget, stratégie et gestion des risques	**ESRS 2 -** Informations générales

*Cf. les acronymes en page 74

** Le dialogue engagé par le groupe RATP avec ses parties prenantes internes se concentre actuellement sur les salariés de l'entreprise. À ce jour, aucun dispositif spécifique n'a été mis en place pour instaurer un dialogue avec les travailleurs non salariés

Parties prenantes

Cartographie des parties prenantes		Modalités d'organisation du dialogue			Appréciation des intérêts et points de vue des parties prenantes par le groupe RATP	Impacts sur la stratégie et sur le modèle économique de l'entreprise	Lien vers les chapitres
Catégorie	Sous-catégories	Canaux d'échange utilisés / fréquence	Finalité du dialogue pour le groupe RATP				
Clients et voyageurs	**Autorités organisatrices de la mobilité** • Île-de-France Mobilités • Autorités organisatrices locales et organismes équivalents hors de France	• Comités offre/régularité • Comités qualité de service et accessibilité • Comités billettique et tarification • Comités investissements et travaux (PQI*, COSUT*) • Réunions RSE (qualité de l'air)	• Garantir la ponctualité, le confort et l'accessibilité et la sécurité • Adapter l'offre aux besoins des voyageurs • Coordonner les investissements et travaux • Contribuer aux transitions bas carbone • Assurer un cadre contractuel robuste • Préparer l'ouverture à la concurrence (en Île-de-France)		• Service fiable et conforme aux engagements • Gestion transparente des ressources publiques • Anticiper effets économiques liés au changement climatique • Réduire les externalités négatives pour les riverains et voyageurs (qualité de l'air, nuisances sonores) • Améliorer information voyageurs • Renforcer accessibilité et équité d'accès	• Arbitrages sur investissements et priorités des projets en matière de RSE • Évolution de l'offre et amélioration qualité de service • Avenants contractuels selon projets / règlementations • Plans d'actions correctifs (ex: qualité de l'air, mise en conformité accessibilité…)	**ESRS 2 -** Informations générales
	Clients B2B • Annonceurs • Commerçants en gares /stations • Entreprises exploitant espaces événementiels • Entreprises exploitant espaces logistique urbaine	• Échanges *ad hoc* selon typologie de client • Concertations lors de travaux, fermetures, événements • Échanges bilatéraux	• Comprendre les besoins en visibilité, accessibilité, fréquentation • Améliorer la qualité d'accueil (propreté, ambiance, sécurité) • Valoriser l'expérience client conjointe (voyageurs et partenaires) • Adapter les offres et tarifs • Anticiper les impacts travaux / perturbations		• Besoin de fréquentation (impact sur le chiffre d'affaires) • Continuité d'exploitation et visibilité • Propreté, sûreté • Partenariat équilibré, transparence • Solutions durables (logistique, numérique, énergie)	• Ajustements contractuels/tarifaires • Développement de services (data, logistique, connectés) • Intégration des retours dans projets immobiliers et espaces • Coopération renforcée sur la transition énergétique et l'accessibilité	**ESRS 2 -** Informations générales
	Voyageurs Voyageurs réguliers ou occasionnels • Quotidiens • Scolaires • Étudiants • Personnes à mobilité réduite • Touristes	• Service client, réseaux sociaux • Numéro d'alerte sûreté voyageurs • QR codes propreté / confort • Enquêtes annuelles Île-de-France Mobilités, enquêtes *in situ* ou en ligne, focus groups • Études de segmentation voyageurs • Marches exploratoires (propreté, sécurité, signalétique)	• Recueillir les attentes (sécurité, confort, ponctualité, accessibilité, information) • Identifier les irritants majeurs • Communiquer sur projets et perturbations		• Adaptation de l'offre et de la qualité de service (dont confort thermique, confort acoustique et qualité de l'air) • Amélioration de la sûreté et de l'accessibilité • Maintien d'un équilibre tarifaire • Renforcement de la relation voyageurs-agents	• Agrégation des retours via « La Voix du Client » • Plans d'action ciblés sur irritants • Animation d'une « Communauté clients » (tests, enquêtes, campagnes)	**ESRS S4 -** Consommateurs et utilisateurs finaux
	Associations représentatives des usagers • Associations des usagers (en France : FNAUT*, CLCV*, UNAF*, Plus de train, etc.) • Associations de cyclistes (Paris en Selle, etc.) • Associations de personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite	• Réunions mensuelles avec la médiatrice • Réunion annuelle avec le président-directeur général • Comité consultatif des associations • Convention « Témoin de ligne » avec la FNAUT* (retours mensuels) • Comité cyclistes (3/an) • Comité accessibilité (groupes réguliers et 3 plénières/an)	• Recueillir attentes (régularité, informations aux voyageurs, accessibilité, confort, propreté) • Anticiper les projets et valider en amont • Expliquer contraintes et décisions		• Amélioration continue de la qualité de service et de l'accessibilité • Anticipation des conflits d'usage (cyclistes / réseaux de surface) • Réduction des nuisances lors des projets et travaux • Consolidation de l'acceptabilité sociale des projets	• Définition et suivi de plans d'action correctifs • Pédagogie et communication renforcée avec les associations	**ESRS S4 -** Consommateurs et utilisateurs finaux

*Cf. les acronymes en page 74

Parties prenantes

Cartographie des parties prenantes		Modalités d'organisation du dialogue			Appréciation des intérêts et points de vue des parties prenantes par le groupe RATP	Impacts sur la stratégie et sur le modèle économique de l'entreprise	Lien vers les chapitres
Catégorie	Sous-catégories	Canaux d'échange utilisés / fréquence	Finalité du dialogue pour le groupe RATP				
Institutions et régulateurs	**Pouvoirs publics nationaux en France** • Gouvernement et ministères • Parlement • CESE* • Régions de France • Services déconcentrés de l'État	• Réunions informelles régulières • Échanges mails et appels • Auditions parlementaires et réunions ministérielles • Transmission de notes blanches • Participation à des congrès et visites de sites	• Défendre les intérêts du groupe dans la loi et la réglementation • Influencer les arbitrages sur transport, climat, emploi, sécurité • Coconstruire les politiques publiques de mobilité durable et d'accessibilité • Obtenir des financements, dérogations, assouplissements réglementaires • Promouvoir le rôle stratégique du groupe RATP dans le développement territorial		• Maîtrise de la dépense publique et efficacité des opérateurs • Qualité, continuité et performance du service public • Respect des engagements climatiques (SNBC*) • Inclusion et accessibilité • Sûreté et sécurité lors des événements critiques • Exigence de transparence et respect éthique	• Intégration des attentes dans le plan d'entreprise Ambition 2030 • Ajustement du modèle économique selon les lois et contraintes budgétaires • Révision du plan sûreté face aux menaces et risques • Adaptation du cadre social à l'ouverture à la concurrence	
	Pouvoirs publics européens • Commission européenne • Parlement européen • Conseil de l'UE • RPUE* et le SGAE* • Agences : ENISA*, CINEA*, Horizon Europe	• Veille législative continue • Consultations publiques *(« call for evidence »)* • Participation à des groupes d'experts européens • Partenariats public-privé et projets UE • Réponses à appels à projets (CEF*, Horizon, LIFE*)	• Anticiper et influencer la réglementation (CSRD*, Taxonomie) • Accéder à des financements européens • Défendre des dérogations sectorielles (ex. PFAS*) • Valoriser les expertises (résilience, cybersécurité, inclusion) • Renforcer le positionnement stratégique européen		• Conformité avec les nouvelles réglementations (CS3D*, CRA*, IA Act) • Anticipation des objectifs climat 2040/2050 • Développement de projets financés par l'UE • Participation active aux politiques (cybersécurité, résilience eau, inclusion)	• Accès à des subventions (CEF,* Horizon, SCF*) • Alignement avec les trajectoires climat UE • Adaptation des priorités d'investissement • Intégration de la veille réglementaire dans la stratégie • Notes stratégiques intégrées au plan d'entreprise Ambition 2030	
	Autorités de contrôle, de régulation et d'inspection en France • Cour des comptes • AMF* • AFA* • ART* • HATVP* • ANSSI* • CNIL* • Inspection du travail • Commissaires aux comptes • Afnor*	• Audits, inspections et contrôles réguliers • Commissions d'enquête ponctuelles • Échanges bilatéraux (rapports, questionnaires, auditions) • Revues de conformité (HATVP*, ANSSI*, Afnor*)	• S'assurer de la conformité réglementaire et normative • Identifier et corriger les points faibles / axes d'amélioration • Prévenir sanctions financières, réputationnelles ou judiciaires • Renforcer la crédibilité du groupe RATP		• Respect strict des obligations légales et européennes (IFRS*, ESRS*, NIS2*) • Transparence et éthique dans la conduite des affaires • Protection des données et des droits fondamentaux • Alignement avec standards internationaux (OCDE*, OIT,* ISO*)	• Renforcement du contrôle interne • Intégration de nouvelles obligations (CSRD*) • Plans correctifs, formations et comités de suivi • Ajustements de la gouvernance et gestion des risques de durabilité	

*Cf. les acronymes en page 74

Parties prenantes

Cartographie des parties prenantes		Modalités d'organisation du dialogue			Appréciation des intérêts et points de vue des parties prenantes par le groupe RATP	Impacts sur la stratégie et sur le modèle économique de l'entreprise	Lien vers les chapitres
Catégorie	Sous-catégories	Canaux d'échange utilisés / fréquence	Finalité du dialogue pour le groupe RATP				
Écosystème économique	**Fournisseurs et travailleurs de la chaîne de valeur** • Fournisseurs de matériel roulant, travaux publics, ingénierie • Prestataires de services (nettoyage, sûreté, sécurité) • Fournisseurs d'énergie et de services aux bâtiments • Prestataires intellectuels, intérimaires, consultants • Fournisseurs SI, télécoms, équipements techniques • Fournisseurs habillement, fournitures et communication	• Revues contractuelles régulières • Audits sociaux et environnementaux • Audits Afnor* et évaluations RSE • Cartographie des risques achats • Échanges ponctuels via médiation	• Garantir la qualité et la conformité contractuelle • Prévenir les risques de non-conformité (travail illégal, non-respect des droits humains) • Accompagner la montée en maturité des fournisseurs sur la durabilité • Identifier des leviers d'innovation et d'amélioration continue		• Visibilité sur les appels d'offres et délais adaptés • Cadre contractuel équitable et stable • Soutien pour l'innovation et la transition écologique • Association en amont aux projets d'innovation • Écoute active des difficultés (trésorerie, conformité, maturité ESG*)	• Critères sociaux et environnementaux dans les achats • Renforcement de la charte achats responsables • Outils de pilotage de performance des achats responsables • Programmes de décarbonation des achats • Soutien spécifique aux fournisseurs stratégiques en difficulté	**ESRS S2 -** Travailleurs de la chaîne de valeur
	Partenaires financiers externes (hors autorités organisatrices de la mobilité) • Les investisseurs institutionnels • Les banques commerciales et d'investissement • L'Agence des participations de l'État (APE) • Les agences de notation financière et extra-financière (Moody's, ISS*, Sustainalytics)	• Dialogue bilatéral régulier avec l'APE* • Publications réglementaires (rapports financiers et extra-financiers) • Réponses aux questionnaires des agences ESG* • Suivi des financements à impact (ex. RCF*, *green bonds*)	• Maintenir la confiance des bailleurs de fonds • Assurer l'accès à des financements durables (*green bonds*, RCF*) • Renforcer la transparence financière et extra-financière • Identifier les attentes prioritaires en matière de durabilité • Soutenir les initiatives à impact positif		• Gouvernance rigoureuse et transparente • Trajectoire crédible de décarbonation (SBTi*, taxonomie) • Allocation effective des fonds verts • Reporting fiable de la situation financière • Performance globale solide (financière et durable)	• Définition et évolution du modèle économique • Élaboration du rapport de gestion et taxonomie • Ajustement des priorités stratégiques selon l'APE* • Intégration des critères ESG* dans les financements (RCF,* *green bonds*) • Renforcement du pilotage extra-financier (tableaux de bord, auditabilité)	
Réseaux d'influence et d'expertise	**Organisations sectorielles*** • UTPF • UITP • UIC • UNIFE • FIF • ITF • ITEA	• Groupes de travail • Congrès et salons internationaux • Réunions thématiques • Livres blancs / positions collectives • Études et benchmarks sectoriels	• Structurer la filière transport sur les enjeux de durabilité • Harmoniser les standards ESG* au niveau national, européen, international • Renforcer l'influence réglementaire via positions communes • Favoriser l'attractivité des métiers et l'innovation		• Besoin d'harmonisation des standards ESG* • Volonté d'une voix sectorielle unifiée dans les consultations européennes • Importance du partage de bonnes pratiques • Anticipation collective des transformations du secteur	• Évolution des politiques internes selon recommandations sectorielles • Contribution aux standards techniques • Intégration des benchmarks internationaux dans les feuilles de route • Influence sur appels à projets européens (Horizon Europe, CEF*)	
	Partenaires académiques et scientifiques • Universités et grandes écoles • Laboratoires spécialisés • Programmes et consortiums de recherche • Organismes publics (Ademe, Anses*, etc.)	• Participation à des consortiums et appels à projets • Conventions de partenariat • Coencadrement de thèses, stages, alternances • Colloques, séminaires et journées scientifiques • Interventions dans les écoles et jurys	• Accéder à une expertise scientifique indépendante • Tester et valider des solutions innovantes • Renforcer l'attractivité auprès des jeunes diplômés • Soutenir les filières de formation et compétences futures		• Attente de collaboration avec des acteurs industriels engagés • Recherche d'applications concrètes et retour d'expérience • Exigence de transparence et d'accès aux données • Valorisation de la recherche appliquée à fort impact	• Intégration des résultats dans les feuilles de route stratégiques • Évaluation et diffusion des solutions testées • Partage des publications et enseignements aux directions concernées	

*Cf. les acronymes en page 74

Parties prenantes

Cartographie des parties prenantes		Modalités d'organisation du dialogue			Appréciation des intérêts et points de vue des parties prenantes par le groupe RATP	Impacts sur la stratégie et sur le modèle économique de l'entreprise	Lien vers les chapitres
Catégorie	Sous-catégories	Canaux d'échange utilisés / fréquence	Finalité du dialogue pour le groupe RATP				
Communautés environnantes	**Riverains et grands riverains** • Grandes entreprises • Centres hospitaliers • Équipements culturels et sportifs • Pôles événementiels • Hubs intermodaux • Compagnies fluviales	• Rencontres bilatérales ponctuelles • Réunions de coordination territoriale • Comités lors des grands événements (ex : Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024) • Dispositifs spécifiques d'alerte et d'info (mails, canaux dédiés)	• Sensibiliser aux avantages des transports collectifs • Recueillir besoins et attentes spécifiques • Anticiper flux générés par les grands pôles • Limiter les externalités négatives locales (bruit, propreté, sûreté) • Valoriser l'image du groupe RATP comme acteur du dynamisme territorial		• Dimensionnement et adaptation de l'offre de transport • Limitation des nuisances locales (bruit, pollution) • Contribution au dynamisme économique et à l'emploi local • Préservation de la tranquillité et de la qualité de vie	• Ajustements d'offre et de services dédiés • Influence auprès d'Île-de-France et partenaires territoriaux • Actions correctives ciblées • Communication et pédagogie renforcées	**ESRS S3 -** Communautés affectées
	Associations représentatives des riverains • Associations locales et collectifs mobilisés lors des projets d'aménagement, de prolongement ou de rénovation d'infrastructures	• Réunions mensuelles avec la médiatrice • Réunions annuelles avec le président-directeur général • Comité consultatif des associations • Réunions spécifiques liées aux projets (prolongements, travaux)	• Valider les projets en amont • Partager des éléments pédagogiques pour relayer auprès des adhérents • Réduire les nuisances et impacts des travaux		• Acceptabilité sociale des projets • Limitation des nuisances locales (bruit, pollution, qualité de vie) • Pérennisation des relations de confiance locales	• Intégration des besoins dans les projets • Actions correctives dédiées • Communication et pédagogie renforcées	**ESRS S3 -** Communautés affectées
	Acteurs et relais territoriaux • Collectivités locales • Élus et associations d'élus • Société des Grand Projets, • Autorités d'urbanisme, de voirie et de mobilités	• Réunions bilatérales régulières (mensuelles à semestrielles • Présentation des DUO* dans le cadre du plan d'entreprise Ambition 2030 • Réunions *ad hoc* aux jalons critiques (concertation, chantier, enquête publique • Participation aux comités de suivi et pilotage territoriaux • Visites de sites et événements institutionnels locaux	• Construire une relation de confiance, transparente et durable • Anticiper les projets locaux et besoins spécifiques des territoires • Assurer la bonne insertion des projets dans l'environnement urbain et social • Réduire les externalités négatives (nuisances, pollution • Valoriser les retombées positives (emploi)		• Adaptation de l'offre locale (arrêts, lignes, intermodalité) • Soutien à l'acceptabilité sociale des projets • Développement d'emplois et dynamisme économique territorial • Amélioration de l'image de marque et ancrage territorial	• Intégration des retours territoriaux dans les arbitrages et choix d'aménagement • Mise en place de services complémentaires selon les besoins • Adaptation des communications aux contextes locaux • Définition de plans d'action correctifs pour répondre aux irritants	**ESRS S3 -** Communautés affectées

[< Draft Amended ESRS 2 §20(a) + §20(b)]

* Acronymes :

RPUE : Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne
SGAE : Secrétariat général des affaires européennes
ENISA : Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité
CINEA : Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement
AMF : Autorité des marchés financiers
AFA : Agence française anticorruption
ART : Autorité de régulation des transports
HATVP : Haute Autorité pour la transparence de la vie publique
ANSSI : Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information
CNIL : Commission nationale de l'informatique et des libertés
Afnor : Association française de normalisation
UTPF : Union des transports publics et ferroviaires
UITP : Union internationale des transports publics
UIC : Union internationale des chemins de fer
UNIFE : Union des industries ferroviaires
FIF : Fédération des industries ferroviaires
ITF : Forum international des transports
ITEA : Association internationale d'économie des transports
CGT : Confédération générale du travail
FO : Force ouvrière
UNSA : Union nationale des syndicats autonomes
CFE-CGC : Confédération française de l'encadrement - Confédération générale des cadres
CSE : Comité social et économique
CSSCT : Commission santé, sécurité et conditions de travail
ESG : Environnement, social et gouvernance
SBTi : Initiative pour des objectifs fondés sur des données scientifique
PQI : Plan quinquennal d'investissements
COSUT : Comité de suivi des travaux
FNAUT : Fédération nationale des associations d'usagers des transports
CLCV : Consommation, logement, cadre de vie, association française de consommateurs et d'usagers
UNAF : Union nationale des associations familiales
CESE : Conseil économique, social et environnemental
CEF : Mécanisme pour l'interconnexion en Europe
LIFE : Programme européen pour l'environnement et l'action pour le climat
PFAS : Substances per- et polyfluoroalkylées
CSRD : Directive européenne relative au reporting en matière de développement durable des entreprises
SCF : Fonds européen social pour le climat
CS3D : Directive européenne relative à la diligence raisonnable en matière de développement durable des entreprises
CRA : Loi européenne sur la cyber-résilience
IFRS : Normes internationales d'information financière
ESRS : Normes européennes en matière de reporting sur le développement durable
NIS2 : Directive européenne relative à la sécurité des réseaux et de l'information, version 2
OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques
OIT : Organisation internationale du travail
ISO : Organisation internationale de normalisation
SNBC : Stratégie nationale bas-carbone
RCF : Fonds de capital-investissement
SI : Systèmes d'information
Ademe : Agence française de la transition écologique
Anses : Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail
DUO : Directeurs de ligne ou d'unité opérationnelle
SST : Santé et sécurité au travail
ISS : Institutional Shareholder Services

Prise en compte du dialogue avec les parties prenantes par le conseil d'administration et autres organes

[Draft Amended ESRS 2 §20(c) >]

Le conseil d'administration du groupe RATP et ses comités spécialisés assurent la prise en compte des points de vue et intérêts des principales parties prenantes du Groupe. Le conseil d'administration réunit trois collèges représentatifs : l'État, les salariés et les personnalités qualifiées, garantissant ainsi l'expression directe des salariés et des parties prenantes externes (voyageurs et collectivités territoriales). Les représentants élus du personnel, qui siègent avec voix délibérative, contribuent activement à relayer les attentes des salariés, notamment en matière de conditions de travail, de sécurité, d'inclusion et de diversité.

Le comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise et de la qualité de service traite des sujets de transition énergétique et climatique, de sécurité, de qualité de service et de ressources humaines. Il se réunit une fois par an et reçoit à cette occasion une présentation formelle du rapport de durabilité. Les conclusions du dialogue avec les parties prenantes, incluant la cartographie des parties prenantes et le processus de dialogue, ont été présentées au comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise et de la qualité de service lors de la séance consacrée à l'examen du rapport de durabilité sur l'année 2025.

En parallèle, les enjeux de durabilité font l'objet d'un suivi régulier en comité exécutif à raison d'environ une présentation annuelle par domaine prioritaire. Les retours exprimés par les parties prenantes, y compris ceux des représentants des travailleurs, sont pris en compte par les principales directions du Groupe (ressources humaines, RSE, achats et logistique, marketing et commercial, influence-territoires-international, éthique et conformité, etc.), notamment dans le cadre du suivi de la feuille de route RSE.

[< Draft Amended ESRS 2 §20(c)]

Interactions des IRO matériels avec la stratégie et le modèle d'affaires du groupe RATP et leurs effets financiers [SBM-3]

[Draft Amended ESRS 2 §22 >]

Interactions entre les IRO matériels, la stratégie et le modèle d'affaires

Les impacts, risques et opportunités matériels structurent directement les choix opérés dans le plan d'entreprise Ambition 2030. Comme détaillé dans la sous-section « La stratégie du Groupe », ils orientent la définition des cinq priorités du Groupe, guident l'allocation des ressources et déterminent l'évolution du modèle d'affaires pour répondre aux mutations sociales, économiques et environnementales auxquelles le Groupe est exposé.

Priorités	Chantiers	Thèmes du rapport
VOYAGEURS – « FOURNIR UN SERVICE DE QUALITÉ, SÛR ET ACCESSIBLE, CENTRÉ SUR L'HUMAIN »	V1. Poursuivre et accélérer la modernisation de nos espaces, de nos matériels roulants (MF19 et MI20) et de nos systèmes d'exploitation	Changement climatique [ESRS E1] : Atténuation du changement climatique Pollution [ESRS E2] : Pollution de l'air souterrain et atmosphérique
	V2. Renforcer la qualité du service rendu sur les réseaux ferrés, en minimisant notamment l'impact des colis abandonnés et des malaises voyageurs, en améliorant l'information voyageurs et en offrant un accompagnement humain et proactif	Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4]
	V3. Développer une relation de proximité entre nos responsables opérationnels et nos parties prenantes (élus, associations de voyageurs, grands comptes)	Communautés locales [ESRS S3] : Ancrage territorial et insertion sociale des communautés
	V4. Accroître l'accessibilité et l'inclusion de notre réseau ferré	Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4] : Accessibilité et inclusion sociale
	V5. Réhabiliter la place du bus dans la ville	Pollution [ESRS E2] : Pollution de l'air souterrain et atmosphérique
	V6. Promouvoir auprès des autorités organisatrices de la mobilité l'usage d'une billettique innovante *(open payment)* et une offre adaptée aux nouveaux usages (week-end)	Communautés locales [ESRS S3] : Ancrage territorial et insertion sociale des communautés
TRANSITION ÉCOLOGIQUE – « ACCOMPAGNER LES TERRITOIRES POUR CONTRIBUER À RELEVER LES DÉFIS ÉCOLOGIQUES ET CLIMATIQUES »	T1. Décarboner nos activités selon une trajectoire 1,5 °C	Changement climatique [ESRS E1] : Atténuation du changement climatique
	T2. S'adapter et se préparer aux risques liés à une hausse de 4 °C des températures à horizon 2100	Changement climatique [ESRS E1] : Adaptation au changement climatique
	T3. Préserver de manière proactive les ressources (eau, matériaux) et la biodiversité	Eau [ESRS E3 – Non-matériel] Biodiversité et écosystèmes [ESRS E4 – Non-matériel] Utilisation des ressources et économie circulaire [ESRS E5]

Priorités	Chantiers	Thèmes du rapport
COLLABORATEURS – « FAIRE GROUPE, DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ ET L'ENGAGEMENT DES COLLABORATEURS »	C1. Renforcer notre culture de sécurité pour diminuer drastiquement les accidents du travail	Effectifs propres [ESRS S1] : Santé et sécurité
	C2. Améliorer le cadre de travail et l'équilibre des temps de vie à travers la rénovation des locaux, le renforcement de l'offre de logement et une meilleure organisation du travail	Effectifs propres [ESRS S1]
	C3. Développer les opportunités et les parcours au sein du Groupe pour toutes les catégories de personnel	Effectifs propres [ESRS S1] : Inclusion et diversité
	C4. Investir sur la responsabilité de tous, en renforçant le management notamment de proximité	Effectifs propres [ESRS S1]
PERFORMANCE – « AMÉLIORER NOTRE PERFORMANCE GROUPE AUX PLANS FINANCIER ET EXTRA-FINANCIER »	P1. Améliorer la performance économique du Groupe, en travaillant de manière simple et efficace et en favorisant les synergies	
	P2. Renforcer notre leadership industriel et notre capacité à faire, grâce à l'entreprise étendue	
	P3. Innover, exploiter nos données et réussir notre transformation digitale au bénéfice de la qualité de service et de la performance de l'entreprise	Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4]
	P4. Développer et organiser la mission de gestion d'actifs industriels intégrée	Changement climatique [ESRS E1] : Adaptation au changement climatique
DÉVELOPPEMENT « FAIRE POUR ACCOMPAGNER LA CROISSANCE DU MARCHÉ DE LA VILLE DURABLE »	D1. Réussir l'ouverture à la concurrence sur le bus et le tram en Île-de-France, aux plans des gains des autorités organisatrices de la mobilité, de la transition et la continuité de service	Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4] Conduite des affaires [ESRS G1] : Droit de la concurrence
	D2. Conquérir des parts de marché sur le rail urbain et suburbain en France et hors de France et sur les services et concessions urbains	

Les thèmes et sous-thèmes matériels déterminent directement les axes de la politique RSE du Groupe et leurs déclinaisons par les filiales du Groupe dans leur politique RSE, notamment pour RATP Dev, RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Ville, garantissant l'alignement entre enjeux matériels et actions mises en œuvre par chaque entité.

Thème ESRS	Sous-thème	Politique RSE Groupe
CHANGEMENT CLIMATIQUE	Adaptation au changement climatique	Axe 1.3 : Contribuer à l'amélioration du cadre de vie et à la résilience des villes au changement climatique
	Atténuation du changement climatique	Axe 2.1 : Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone
	Énergie	Axe 2.1 : Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone
POLLUTION	Pollution de l'air	Axe 1.2 : Agir en faveur de la santé environnementale
UTILISATION DES RESSOURCES ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE	Flux de ressources entrants, y compris l'utilisation des ressources	Axe 2.2 : Préserver les ressources et la biodiversité Axe 2.3 : Déployer l'écoconception dans toutes nos activités
PERSONNEL DE L'ENTREPRISE	Conditions de travail	Axe 3.1 : Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés
	Égalité de traitement et égalité des chances pour tous	Axe 3.1 : Prévenir les risques professionnels et favoriser un management stimulant l'engagement des salariés
TRAVAILLEURS DE LA CHAÎNE DE VALEUR	Conditions de travail	Axe 3.3 : S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur
COMMUNAUTÉS AFFECTÉES	Droits économiques, sociaux et culturels des communautés Droits civils et politiques des communautés	Axe 3.2 : Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires
	Droits économiques, sociaux et culturels des communautés	Axe 1.2 : Agir en faveur de la santé environnementale

Thème ESRS	Sous-thème	Politique RSE Groupe
CONSOMMATEURS ET UTILISATEURS FINAUX	Inclusion sociale des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Axe 1.1: Offrir une mobilité multimodale, accessible et sûre
	Sécurité des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Axe 1.1 : Offrir une mobilité multimodale, accessible et sûre
CONDUITE DES AFFAIRES	Corruption et versements de pots-de-vin	Axe 3.3: S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur
	Protection des lanceurs d'alerte	Axe 3.3 : S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur

[< Draft Amended ESRS 2 §22]

Effets financiers actuels des risques et opportunités matériels

[Draft Amended ESRS 2 §23(a) >]

Les effets financiers actuels des risques et opportunités matériels pour le Groupe ont été partiellement pris en compte dans les états financiers et sont décrits :

- dans le rapport de comptes consolidés, à la section introductive de l'« Annexe aux comptes consolidés » ;
- dans le rapport de comptes consolidés, à la sous-section « Gestion du risque de matières premières » de la note « 31. Gestion du risque financier » de l'« Annexe aux comptes consolidés ».

Ces effets sont liés à la hausse des prix de l'énergie et aux effets du changement climatique.

[< Draft Amended ESRS 2 §23(a)]

Effets financiers anticipés des risques et opportunités matériels

[Draft Amended ESRS 2 §23(b) + §23(c) >]

Les effets financiers anticipés des risques et opportunités matériels pour le Groupe ont été partiellement pris en compte dans les états financiers et sont décrits :

- dans le rapport de gestion, à la section « Les perspectives » du chapitre « Résultats financiers 2025 » ;
- dans le rapport de comptes consolidés, à la sous-section « Gestion du risque de matières premières » de la note « 31. Gestion du risque financier » de l'« Annexe aux comptes consolidés ».

Ces effets sont liés aux effets du changement climatique et aux effets sociaux liés à l'ouverture à la concurrence.

[< Draft Amended ESRS 2 §23(b) + §23(c)]

Résilience de la stratégie et du modèle d'affaires aux risques matériels

[Draft Amended ESRS 2 §24 >]

L'identification et la gestion des risques matériels pour le groupe RATP est présentée au sous-chapitre « Les facteurs de risques : identification et gestion » du chapitre « Contrôle interne et gestion des risques » du rapport de gestion. En particulier, la sous-section « Robustesse du business model » présente le lien entre les principaux risques, la stratégie et le modèle d'affaires du Groupe. Enfin et comme expliqué au sous-chapitre « Le cadre de référence global » du chapitre « Contrôle interne et gestion des risques » du rapport de gestion, l'identification et la gestion de ces risques sont mis en place afin de garantir l'atteinte des objectifs stratégiques, opérationnels et financiers du groupe RATP.

En outre et comme présenté à la sous-section « Évaluation des risques et opportunités » du sous-chapitre « Analyse de double matérialité », l'analyse de la matérialité financière des risques en matière de durabilité est intrinsèquement liée à l'analyse de la matérialité financière des risques de l'entreprise présentée au rapport de gestion. En particulier, au-delà de l'utilisation des mêmes échelles, la cotation financière de chaque risque en matière de durabilité est calquée directement sur un ou plusieurs risques de l'analyse de risques de l'entreprise. Cette approche intégrée permet d'inscrire les risques de durabilité dans l'environnement global de maîtrise des risques du Groupe et contribue à la résilience de son modèle d'affaires.

La capacité de la stratégie et du modèle d'affaires du Groupe à faire face aux risques climatiques est décrite à la section « Résilience face au changement climatique [E1-3] » du chapitre « Changement climatique [ESRS E1] ».

[< Draft Amended ESRS 2 §24]

Analyse de double matérialité

Méthodologie de l'analyse de matérialité des enjeux en matière de durabilité du groupe RATP [IRO-1]

[Draft Amended ESRS 2 §26(a) >]

Vue d'ensemble de la méthodologie

L'analyse de double matérialité du groupe RATP a été conduite entre novembre 2023 et juillet 2025, sous le pilotage de la direction stratégie, finance et performance durable, en coordination avec la délégation générale audit, risques et contrôle interne (DGARC). Cette démarche a pour objectif d'identifier, d'évaluer, de hiérarchiser et de suivre les impacts, risques et opportunités significatifs pour la population et pour l'environnement, conformément au principe de double matérialité défini par les normes ESRS :

- la matérialité d'impact *(inside-out),* qui évalue les impacts positifs ou négatifs, réels ou potentiels, des activités du groupe RATP et de sa chaîne de valeur sur l'environnement économique, social et/ou naturel ;
- la matérialité financière *(outside-in),* qui évalue les opportunités et les risques de l'environnement économique, social et/ou naturel sur le développement, sur la performance ou encore sur les résultats du groupe RATP.

L'analyse a initialement couvert les activités propres de l'Epic RATP, celle des principales filiales du Groupe conformément à la définition de la sous-section « Compétences du conseil » du rapport de gouvernement d'entreprise 2025 – soit RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems – ainsi que leurs chaînes de valeur respectives en amont et en aval. Les travaux ont mobilisé les principales équipes métier du Groupe (responsabilité sociétale d'entreprise, audit, risques et contrôle interne,

ressources humaines, achats et logistique, influence, territoires et international, marketing et commercial, éthique et conformité) dans le cadre d'ateliers de cotation thématiques, permettant une évaluation transversale des enjeux environnementaux, sociaux, sociétaux et de gouvernance.
Début 2025, cette démarche a été étendue aux autres filiales du Groupe (pour rappel, non incluses dans le périmètre du reporting de durabilité de 2025) – RATP Maintenance Services, RATP Consulting, RATP Sécurité Expertises, RATP Évolution Services et RATP Travel Retail –, invitées à examiner les cotations consolidées et à proposer des ajustements en fonction de leurs spécificités opérationnelles.

Le processus s'est articulé autour de plusieurs étapes structurantes :
- identification des impacts, risques et opportunités (IRO) à partir de sources sectorielles, normatives et internes, avec l'appui d'un cabinet de conseil externe ;
- cotation et évaluation de chaque IRO par les entités du Groupe, sur la base d'une grille harmonisée avec le référentiel interne de gestion des risques d'entreprise ;
- arbitrages et revues collectives pour la construction d'une cotation unique Groupe pour chaque IRO, conduits lors d'ateliers avec les entités afin de garantir une cohérence d'ensemble ;
- validation du cadre méthodologique, des seuils de matérialité et des résultats de l'analyse par le comité stratégique CSRD.

L'exercice de double matérialité de 2025 a conduit le groupe RATP à identifier 38 IRO matériels, couvrant huit thèmes relatifs aux normes de publication ESRS E1, E2, E5, S1, S2, S3, S4 et G1.

Comme expliqué à la sous-section « Information relative aux thèmes non-matériels », des informations sur les thèmes relatifs aux normes ESRS E3 et E4 ont également été ajoutées au rapport de durabilité.

Méthodes, hypothèses, approches et sources d'information

L'analyse de double matérialité du groupe RATP s'est appuyée sur la méthodologie interne de gestion des risques, alignée sur les exigences des normes ESRS 1 et ESRS 2. Elle a été élaborée avec l'appui des cabinets d'audit et de conseil KPMG et Wavestone.
L'identification des impacts du Groupe sur l'environnement et sur la société a débuté par une revue des enjeux de durabilité du Groupe, fondée sur la liste des thèmes du paragraphe AR 16 de la norme ESRS 1 (version en vigueur, et non les *Draft Amended ESRS*).

Les paramètres d'entrée de l'analyse ont inclus la cartographie des risques Groupe pilotée par la DGARC, des cartographies thématiques (par exemple changement climatique, achats et logistique, etc.), des référentiels sectoriels, des normes internationales (par exemple : Normes GRI, TCFD) ainsi que des données internes collectées lors des ateliers de cotation avec les filiales. Des analyses sectorielles ont également été utilisées pour compléter les évaluations.

L'identification et la caractérisation des impacts, risques et opportunités ont comporté les éléments suivants :
- la typologie, distinguant les impacts positifs et négatifs, ainsi que les risques et opportunités susceptibles d'affecter les activités du Groupe ;
- la description de l'impact, du risque ou de l'opportunité, en précisant les conséquences sur la société, l'environnement et/ou sur les activités du Groupe ;
- la localisation de l'impact, du risque ou de l'opportunité dans la chaîne de valeur, en distinguant l'amont, les activités du Groupe et l'aval ;
- l'horizon temporel, défini comme court terme (jusqu'à un an), moyen terme (entre un et cinq ans) ou long terme (au-delà de cinq ans) ;
- pour chaque impact, sa qualification comme réel ou potentiel selon sa probabilité d'occurrence : un impact a été considéré comme réel si sa probabilité a été évaluée à 4 (niveau maximal) et comme potentiel si sa probabilité a été évaluée à 1, à 2 ou à 3.

[< Draft Amended ESRS 2 §26(a)]

Périmètre de l'analyse de double matérialité

[Draft Amended ESRS 2 §26(b) >]
L'analyse de double matérialité du groupe RATP a couvert l'ensemble des activités significatives de l'Epic RATP ainsi que celles de ses principales filiales, à savoir RATP Dev, RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Ville (ainsi que les entreprises que ces filiales contrôlent). Des ateliers complémentaires ont ensuite été menés avec les filiales RATP Smart Systems, RATP Maintenance Services, RATP Consulting, RATP Évolution Services, RATP Sécurité Expertises et RATP Travel Retail afin d'étendre l'analyse à l'ensemble du périmètre consolidé du Groupe.

L'évaluation a ainsi couvert les activités propres du Groupe et les principales activités amont et aval de sa chaîne de valeur. La chaîne de valeur amont a été prise en compte à travers les relations avec les fournisseurs de rang 1, les sous-traitants directs et les partenaires industriels. La chaîne de valeur aval a été intégrée via les relations avec les autorités organisatrices de la mobilité et les voyageurs. Les fournisseurs indirects de rangs 2 et 3 n'ont pas été inclus à ce stade, en raison de la disponibilité partielle des données.

À ce stade, le processus ne s'est pas concentré sur des activités, des relations d'affaires ou des zones géographiques particulières. Les analyses ont été menées à l'échelle du groupe RATP, avec un barycentre plutôt francilien, compte tenu du poids de l'Epic RATP, et centrées sur les activités et pratiques françaises.

[< Draft Amended ESRS 2 §26(b)]

Consultation des parties prenantes affectées

[Draft Amended ESRS 2 §26(d) >]
À ce stade, l'évaluation de la double matérialité n'a pas donné lieu à une consultation directe et structurée des parties prenantes affectées ou des utilisateurs des informations en matière de durabilité, au sens de la norme ESRS 1. Le travail s'est appuyé sur les contributions des directions internes du Groupe, réunies lors d'ateliers de cotation portant sur les différents thèmes.

Les directions participantes, issues de l'Epic RATP et des filiales, ont été mobilisées pour leur expertise et leur connaissance du terrain, nourrie par leurs échanges réguliers avec les parties prenantes dans le cadre de leurs activités. Cette approche a permis d'intégrer indirectement la voix des parties prenantes affectées, à travers la compréhension fine qu'ont les métiers des attentes sociales et environnementales qui s'expriment à leur contact.

Ces ateliers ont permis :
- d'établir une cartographie consolidée des parties prenantes du Groupe, distinguant les parties prenantes affectées des utilisateurs des informations de durabilité ;
- de préciser les modalités de dialogue existantes, incluant les principaux canaux d'échange, leur fréquence et leurs finalités ;
- de formaliser la compréhension des attentes et préoccupations de chaque catégorie de parties prenantes, sur la base des retours des directions en lien avec elles ;
- de relier ces attentes au modèle économique et à la stratégie du Groupe, afin d'enrichir la cotation des impacts, risques et opportunités (IRO).

La liste des parties prenantes, regroupées par grandes catégories, figure dans la section « Dialogue du groupe RATP avec ses parties prenantes [SBM-2] ».
Cette démarche, encore indirecte, constitue une première étape vers un dialogue plus structuré avec les parties prenantes affectées. Le Groupe prévoit de renforcer progressivement cette dimension dans les prochains cycles d'analyse de double matérialité, notamment à travers des consultations dédiées et des dispositifs de concertation plus formalisés.

[< Draft Amended ESRS 2 §26(d)]

Évaluation des impacts négatifs et positifs – approche générale

[Draft Amended ESRS 2 §26(c) >]

L'évaluation des impacts du groupe RATP sur la population et l'environnement s'appuie sur une méthode commune à l'ensemble du Groupe, cohérente avec le dispositif de gestion des risques piloté par la DGARC.
Chaque impact, qu'il soit négatif ou positif, réel ou potentiel, a été coté selon quatre critères principaux :
- l'ampleur, qui mesure à quel point l'impact est bénéfique ou au contraire néfaste pour la population ou pour l'environnement ;
- l'étendue, qui indique le nombre de personnes ou la zone géographique concernée ;
- le caractère irrémédiable, qui évalue dans quelle mesure il est possible de corriger ou compenser les effets ;
- la probabilité, qui estime la fréquence ou la vraisemblance de survenue de l'impact.

La gravité correspond à la note maximale entre l'ampleur, l'étendue et le caractère irrémédiable.

La note finale de chaque impact est ensuite calculée selon les règles suivantes :
- pour les impacts négatifs liés aux droits humains, la gravité prime sur la probabilité, conformément aux exigences des normes ESRS. Ces impacts ont fait l'objet d'un traitement spécifique afin d'assurer la cohérence et la comparabilité de leur évaluation dans l'ensemble du Groupe. Conformément aux recommandations des normes ESRS et aux normes internationales, le groupe RATP s'est appuyé sur la définition des droits humains énoncée par l'Organisation des Nations unies (ONU), incluant notamment les droits civils, politiques, économiques, sociaux et culturels, ainsi que les principes fondamentaux relatifs au travail ;
- pour les autres impacts négatifs, la note finale correspond à la formule « gravité × probabilité » ;
- pour les impacts positifs, la note finale est obtenue par la formule « (note maximale entre ampleur et étendue) × probabilité ».

Évaluation des impacts négatifs et positifs – critères et méthode de cotation

◆ Ampleur

L'ampleur indique à quel point l'impact est négatif, ou au contraire bénéfique, pour la population ou l'environnement :
- niveau 4 : Impact critique traduit par une forte dégradation des ressources naturelles et/ou un volume très important de ressources affectées et/ou décès ou diminution significative des facultés et/ou perception des parties prenantes – insatisfaction aiguë (perte de mobilité, emploi, logement) ;
- niveau 3 : Impact significatif sur la qualité ou la quantité des ressources naturelles affectées et/ou atteintes graves aux salariés, clients et/ou tiers et/ou perception des parties prenantes – insatisfaction sévère (accès dégradé à la mobilité, emploi, logement) ;
- niveau 2 : Impact visible mais modéré sur les ressources naturelles et/ou atteinte(s) légère(s) aux salariés, clients et/ou tiers et/ou perception des parties prenantes – insatisfaction modérée (accès partiel à la mobilité, emploi, logement) ;
- niveau 1 : Peu ou pas d'impact et/ou perception des parties prenantes – désagrément.

◆ Étendue

L'étendue indique à quel point l'impact négatif ou positif est répandu. Dans le cas d'un impact environnemental, l'étendue peut s'entendre comme l'amplitude des dégâts à l'environnement ou le périmètre géographique concerné ; dans le cas d'un impact sur la population, elle correspond au nombre de personnes affectées :
- niveau 4 : Impact international et/ou entre 75 % et 100 % des effectifs internes – plusieurs millions de personnes ;
- niveau 3 : Impact national et/ou entre 25 % et 75 % des effectifs internes – plusieurs milliers de personnes ;
- niveau 2 : Impact régional ou touchant une zone relativement importante (géographique, activités, métiers) et/ou entre 5 % et 25 % des effectifs internes – quelques centaines de personnes ;
- niveau 1 : Impact très localisé, sur une zone limitée (géographique, activités, métiers) et/ou moins de 5 % des effectifs internes – quelques individus.

◆ Caractère irrémédiable

Le caractère irrémédiable indique s'il est possible, et dans quelle mesure, de remédier à l'impact négatif, par exemple en ramenant l'environnement ou les personnes affectées à leur situation antérieure :
- niveau 4 : Conséquences irréversibles et/ou très difficilement atténuables ;
- niveau 3 : Conséquences à moyen ou long terme et/ou atténuables avec des moyens appropriés et/ou nécessitant des ressources importantes (humaines, technologiques, financières, etc.) ;
- niveau 2 : Conséquences à court terme et/ou facilement atténuables et/ou nécessitant peu de ressources (humaines, technologiques, financières, etc.) ;
- niveau 1 : Impacts non significatifs, sans frais ni ressources significatives à engager.

◆ Gravité

La gravité correspond à la note maximale entre les facteurs d'évaluation ampleur, étendue et caractère irrémédiable, sur une échelle de 1 à 4.

◆ **Probabilité d'occurrence**

La probabilité mesure la fréquence estimée d'apparition de l'impact :
- niveau 4 : plusieurs occurrences dans le groupe RATP et/ou plusieurs fois par an ;
- niveau 3 : une occurrence dans le groupe RATP ou dans le secteur d'activité (en France) et/ou tous les 1 à 5 ans ;
- niveau 2 : une occurrence dans le secteur d'activité (à l'échelle mondiale) et/ou tous les 5 à 10 ans ;
- niveau 1 : Aucune occurrence connue dans le secteur d'activité (à l'échelle mondiale) et/ou tous les 10 ans ou plus.

La cotation finale combine la gravité et la probabilité. Les résultats sont exprimés sur une échelle de 1,00 à 4,00.
Un impact a été considéré comme matériel dès lors que la note finale était strictement supérieure à 3,00.

[< Draft Amended ESRS §26(c)]

Évaluation des risques et opportunités – approche générale, critères et méthode de cotation

[Draft Amended ESRS 2 §53(c) >]

L'évaluation des risques et opportunités du groupe RATP a été menée selon une méthodologie commune à l'ensemble des entités, fondée sur le dispositif de gestion des risques piloté par la DGARC. Cette approche a permis d'assurer la cohérence entre les analyses financières et extra-financières, conformément aux principes de la norme ESRS 1.

L'évaluation s'est appuyée sur deux dimensions principales :
- l'ampleur, qui mesure la portée financière potentielle du risque ou de l'opportunité ;
- la probabilité, qui évalue la fréquence estimée de survenance.

L'ampleur est calculée à partir d'une moyenne pondérée combinant trois dimensions complémentaires :
- la gravité business : effets financiers et opérationnels ;
- la gravité image : effets réputationnels et judiciaires ;
- la gravité parties prenantes : réactions et confiance des partenaires externes.

Le calcul de l'ampleur et de la probabilité s'appuie sur les échelles de référence de la DGARC présentées dans le tableau ci-dessous.

Dimensions	Critères	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
AMPLEUR	Business	Incidence marginale sur la performance globale, sans effet notable sur les activités	Incidence limitée nécessitant des ajustements ponctuels, avec impacts mineurs sur les activités	Incidence significative sur la performance ou la continuité des activités	Incidence majeure compromettant la pérennité des activités ou entraînant une interruption temporaire ou durable
	Image	Pas d'impact médiatique / judiciaire	Presse régionale, relais modérés	Presse nationale, responsabilité indirecte	Médiatisation forte, excuses publiques, responsabilité pénale dirigeants
	Parties prenantes	Désagrément sans visibilité	Insatisfaction modérée / demande d'explication	Insatisfaction sévère / perte de confiance sous surveillance	Insatisfaction aiguë / perte de confiance majeure, non-renouvellement de contrat
PROBABILITÉ D'OCCURRENCE		Aucune occurrence connue / >10 ans	Occurrence mondiale / tous les 5-10 ans	Occurrence nationale / tous les 1-5 ans	Occurrences multiples / plusieurs fois par an

La cotation finale combine l'ampleur et la probabilité. Les résultats sont exprimés sur une échelle de 1,00 à 4,00.

Un risque ou une opportunité a été considéré comme matériel dès lors que la note finale était strictement supérieure à 3,00.

[< Draft Amended ESRS 2 §53(c)]

Liens entre les impacts, les dépendances et les risques et opportunités

[Draft Amended ESRS 2 §26(d) >]

L'analyse de double matérialité du groupe RATP a intégré l'examen des liens entre les impacts identifiés et les dépendances du Groupe à ses ressources, afin d'évaluer les risques et opportunités qui en découlent. L'identification de ces interrelations s'est appuyée sur plusieurs travaux structurants comme la cartographie des risques d'approvisionnement suivi par la direction des achats, qui identifie les familles d'achats, les fournisseurs de rang 1 et les filières présentant un risque élevé de rupture ou de tension.

[< Draft Amended ESRS 2 §26(d)]

Priorisation des risques de durabilité par rapport aux autres risques d'entreprise

[Draft Amended ESRS 2 §26(f) >]

Le groupe RATP traite les risques liés à la durabilité comme une composante à part entière de son dispositif global de gestion des risques, piloté par la DGARC. Cette approche permet d'assurer une cohérence étroite entre la cartographie des risques d'entreprise et l'analyse de double matérialité menée dans le cadre de la CSRD.
Les risques de durabilité sont évalués selon la même grille de cotation que les autres risques du Groupe, afin de garantir une lecture

commune et une hiérarchisation homogène. Le seuil de matérialité a été fixé à strictement supérieur à 3 – au-delà de ce niveau, tout impact, risque ou opportunité est considéré comme matériel. Ce seuil, validé par le comité stratégique CSRD, reprend les pratiques de cotation de la DGARC et assure la comparabilité entre les analyses financières et extra-financières.
Les risques de durabilité jugés matériels sont intégrés à la cartographie des risques du Groupe et suivis conjointement par la DGARC et la direction stratégie, finance et performance durable. Ils font l'objet d'un suivi régulier et de plans d'actions spécifiques élaborés et validés avec les directions concernées.

[< Draft Amended ESRS 2 §26(f)]

Processus décisionnel lié aux risques de durabilité

[Draft Amended ESRS 2 §26(g) >]

L'analyse de double matérialité du groupe RATP repose sur une gouvernance partagée entre la direction stratégie, finance et performance durable du Groupe et la DGARC, afin d'assurer une cohérence entre la gestion des analyses financières et extra-financières.
Le comité opérationnel CSRD pilote les travaux liés à l'identification, la cotation et la mise à jour annuelle des impacts, risques et opportunités. Il coordonne les contributions des filiales, avec l'appui de la direction stratégie, finance et performance durable et de la DGARC, et prépare les arbitrages méthodologiques.
Le comité stratégique CSRD intervient comme instance de validation : il approuve la méthodologie, les seuils de matérialité et les résultats consolidés avant leur intégration dans le rapport de durabilité.
Le processus décisionnel s'articule autour de trois grandes étapes :

- la définition et la validation de la méthodologie, en lien avec la DGARC, pour garantir la solidité de l'approche et son alignement avec le dispositif global de gestion des risques ;
- des revues collectives réunissant les directions de l'Epic RATP et des filiales pour harmoniser les cotations ;
- la réalisation de l'audit de l'analyse de double matérialité par un cabinet d'audit externe, permettant de vérifier la conformité méthodologique avec les normes ESRS et la cohérence des résultats ;
- la validation finale par le comité stratégique CSRD.

La méthodologie et les résultats de l'analyse de double matérialité ont été audités par Forvis Mazars en juillet 2025 afin d'en vérifier la conformité avec les normes de publication ESRS et la cohérence des conclusions. L'audit a confirmé que la démarche du groupe RATP était conforme aux exigences réglementaires.

[< Draft Amended ESRS 2 §26(g)]

Évolutions par rapport à l'année précédente

[Draft Amended ESRS 2 §26(h) >]

L'analyse de double matérialité 2025 présente plusieurs évolutions par rapport à l'exercice de cartographie des risques extra-financiers réalisé dans le cadre de la déclaration de performance extra-financière (DPEF) du groupe RATP.
Le périmètre a été élargi : alors que la DPEF portait uniquement sur l'Epic RATP, RATP Dev et RATP Solutions Ville, l'exercice CSRD 2025 couvre désormais l'ensemble des entités du Groupe.

Le processus d'évaluation a également évolué sur le plan méthodologique. Les impacts, risques et opportunités sont désormais appréciés selon le principe de la double matérialité, en intégrant conjointement la matérialité d'impact et la matérialité financière, sur la base du référentiel d'évaluation des risques piloté par la DGARC. Alors que l'analyse de simple matérialité utilisée précédemment ne considérait que la dimension financière, la démarche actuelle prend également en compte la gravité, l'ampleur et l'irréversibilité des impacts négatifs ou positifs sur les personnes et l'environnement.

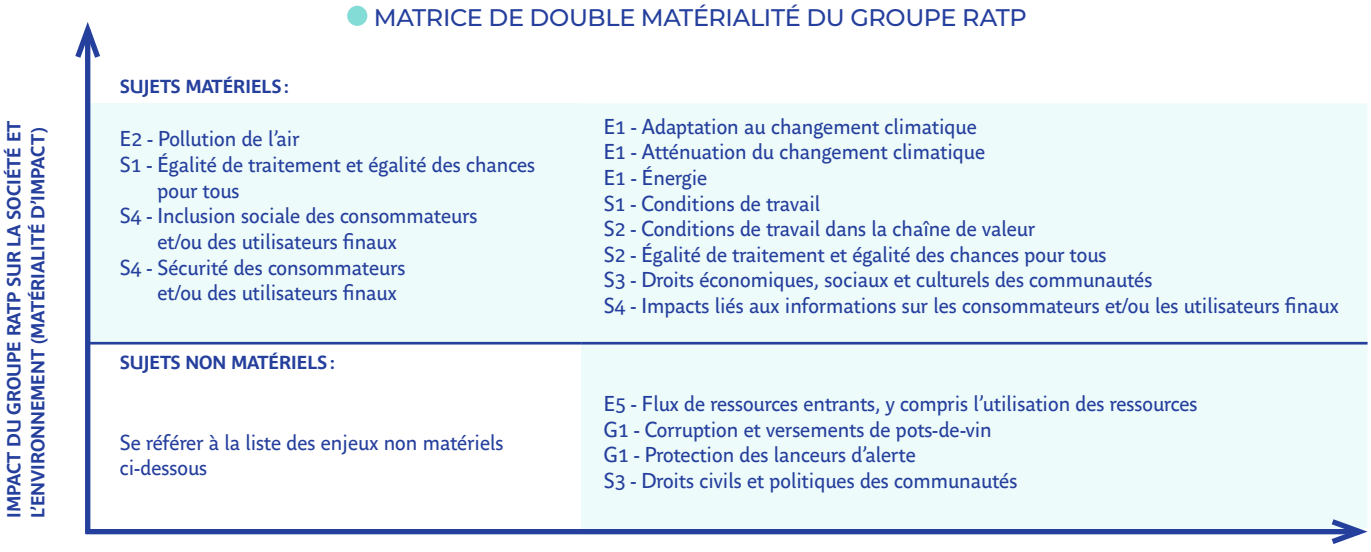
[< Draft Amended ESRS 2 §26(h)]

Résultats de l'analyse de double matérialité et exigences de publication [IRO-2]

Le groupe RATP a identifié 16 enjeux jugés matériels à la suite de la réalisation de son analyse de double matérialité. Une fois l'ensemble des éléments côtés, une matrice positionnant les enjeux a été élaborée. Elle offre une lecture d'ensemble et hiérarchisée des enjeux du groupe RATP. Cette matrice distingue trois zones :

- les enjeux principaux relevant de la matérialité d'impact ;
- les enjeux principaux relevant de la matérialité financière ;
- les enjeux prioritaires, les plus stratégiques, situés à l'intersection des deux matérialités (impact et financière).

MATRICE DE DOUBLE MATÉRIALITÉ DU GROUPE RATP



Ainsi, les enjeux suivants sont non matériels pour le groupe RATP :

- E2 – Pollution des sols ;
- E2 – Pollution des eaux ;
- E3 – Eau ;
- E4 – Biodiversité ;
- E5 – Déchets ;
- E5 – Flux de ressources sortants liés aux produits et services ;
- G1 – Culture d'entreprise ;
- G1 – Dialogue politique et activités de lobbying ;
- G1 – Gestion des relations avec les fournisseurs, y compris les pratiques en matière de paiement.

[Draft Amended ESRS 2 §28(a) >]

Liste des IRO matériels pour le groupe RATP

ESRS	Thème	Sous-thème	Type IRO	Intitulé IRO	Description détaillée	Amont	Opérations	Aval	Typologie Impact	Temporalité	Activités Transport	Activités services urbains	Autres services
E1	Changement Climatique	Adaptation au changement climatique	**Risque**	Événements climatiques chroniques entraînant des coûts liés à l'usure prématurée des actifs, le dysfonctionnement de l'activité et l'adaptation du matériel	L'augmentation des températures et la fréquence de phénomènes extrêmes (canicules ou pluies intenses, par exemple) accélèrent l'usure des équipements. Ces situations peuvent entraîner des ralentissements de trafic et pèsent directement sur la qualité du service et l'efficacité du réseau. Par ailleurs, le Groupe est contraint d'investir davantage dans l'entretien ou l'adaptation des équipements.	X	X	X		Long terme	X	X	X
			Risque	Événements climatiques extrêmes entraînant des coûts liés à la destruction ou à la réparation des actifs, le dysfonctionnement de l'activité et l'adaptation du matériel	Des événements violents comme les crues, tempêtes ou inondations peuvent endommager les infrastructures et interrompre durablement le service. Leur réparation est coûteuse et nécessite parfois d'investir dans des équipements plus résistants.	X	X	X		Moyen terme	X	X	X
			Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises dû à un manque d'adaptation de l'entreprise aux conséquences de catastrophes naturelles	Un manque d'adaptation aux catastrophes naturelles décrites ci-dessus entrave le maintien de la circulation des transports publics. Cela perturbe les particuliers et les professionnels, en complexifiant les déplacements des voyageurs et en ralentissant le transport de marchandises.		X	X	Potentiel	Court terme	X	X	
		Atténuation du changement climatique	**Opportunité**	Accélération du report modal vers les transports publics	La demande croissante de solutions de mobilité bas carbone permet d'élargir l'offre de transport là où le Groupe est implanté. Elle ouvre aussi la voie à de nouveaux marchés sur des territoires encore non desservis. Cette évolution renforce la place du Groupe dans la transition vers des transports durables.			X		Long terme	X		
			Impact négatif	Conduite d'activités contribuant au changement climatique à travers les émissions de GES (scopes 1, 2 et 3)	Les émissions de GES générées par les activités du Groupe contribuent au changement climatique si elles ne sont pas maîtrisées. À leur échelle, elles entraînent une hausse des températures, des phénomènes extrêmes plus fréquents et des pressions sur la biodiversité et les ressources.	X	X	X	Potentiel	Court terme	X	X	X

ESRS	Thème	Sous-thème	Type IRO	Intitulé IRO	Description détaillée	Amont	Opérations	Aval	Typologie Impact	Temporalité	Activités Transport	Activités services urbains	Autres services
E1	Changement Climatique	Atténuation du changement climatique	**Impact positif**	Baisse de l'intensité carbone des déplacements grâce au recours aux transports publics	Les transports publics émettent beaucoup moins de gaz à effet de serre par voyageur que les modes individuels motorisés. Cette spécificité réduit directement les émissions liées à la mobilité urbaine. Elle incite aussi les voyageurs à délaisser la voiture pour des solutions plus durables.		X	X	Réel	Court terme	X		
		Énergie	**Risque**	Augmentation du prix de l'énergie qui entraverait la continuité des activités par l'incapacité à y faire face économiquement	Une hausse des prix de l'électricité, du gaz et du pétrole pourrait fortement alourdir les coûts d'exploitation. Cette évolution risque de fragiliser la rentabilité du Groupe et de limiter sa capacité à maintenir ses services.	X	X			Court terme	X	X	X
			Risque	Défaut d'approvisionnement énergétique conduisant à un arrêt total ou partiel de l'activité par son incapacité à fonctionner	Une rupture d'approvisionnement soudaine en électricité, gaz ou pétrole peut interrompre la circulation des réseaux de transport et le fonctionnement des infrastructures. Les tensions géopolitiques, les événements climatiques ou la raréfaction des ressources accentuent ce risque. Une telle situation compromettrait directement la continuité du service public.	X	X			Court terme	X	X	X
			Impact négatif	Impacts sur la société et l'économie liés à un manque de résilience climatique des activités du Groupe	L'arrêt partiel ou total des activités (par exemple, en cas de rupture d'approvisionnement énergétique) affecterait l'économie locale et nationale. Il perturberait l'activité des fournisseurs, sous-traitants et clients. L'interruption prolongée des services de transports fragiliserait à plus large échelle.			X	Potentiel	Court terme	X	X	X
E2	Pollution	Pollution de l'air	**Impact négatif**	Pollutions de l'air liées à l'activité de transport du Groupe et à sa chaîne de valeur pouvant affecter les écosystèmes et la santé humaine	Les émissions atmosphériques issues des activités du Groupe, notamment routières et ferroviaires, peuvent nuire à la santé humaine. Elles dégradent la qualité de l'air avec des effets également sur la biodiversité et le climat.		X	X	Potentiel	Court terme	X	X	
E5	Économie Circulaire	Flux de ressources entrants, y compris l'utilisation des ressources	**Risque**	Surexploitation des ressources entraînant une hausse des prix, voire une perturbation ou une rupture de l'approvisionnement qui compromettrait les activités du Groupe	L'absence de pratiques durables peut entraîner une surexploitation des ressources essentielles aux opérations du Groupe. Cela pourrait provoquer une hausse importante des coûts, des perturbations ou des ruptures d'approvisionnement. Ces conséquences menacent la continuité des services, la satisfaction des voyageurs et la performance financière du Groupe.	X	X	X		Court terme	X	X	X
S1	Personnel de l'entreprise	Conditions de travail	**Risque**	Climat social dégradé pouvant affecter la productivité et l'image du Groupe	Un climat social tendu peut entraîner une hausse de l'absentéisme, des départs, des mouvements sociaux et des perturbations opérationnelles. Ces situations génèrent des retards, des surcoûts, et une perte de chiffre d'affaires. Elles altèrent aussi la relation avec les salariés et parties prenantes ainsi que l'image du Groupe.		X			Court terme	X	X	X

ESRS	Thème	Sous-thème	Type IRO	Intitulé IRO	Description détaillée	Amont	Opérations	Aval	Typologie Impact	Temporalité	Activités Transport	Activités services urbains	Autres services
S1	Personnel de l'entreprise	Conditions de travail	**Impact négatif**	Détérioration du dialogue social entraînant une dégradation des conditions de travail des collaborateurs	Des relations sociales détériorées peuvent nuire à la santé physique et mentale des salariés, accroître le turnover et désorganisent les équipes. Ces situations entraînent une charge de travail accrue et une baisse de l'engagement, qui dégradent les conditions de travail.		X		Potentiel	Court terme	X	X	X
			Risque	Perturbation des activités et baisse de la performance liée à des accidents impliquant des collaborateurs	Des incidents tels que des agressions envers les salariés peuvent interrompre le service, provoquer des mouvements sociaux et perturber durablement l'activité.		X			Court terme	X	X	X
			Risque	Mise en danger de la sécurité des collaborateurs entraînant une image négative du Groupe et des poursuites judiciaires	Le non-respect des règles de santé et de sécurité peut nuire à la réputation du Groupe, fragilisant sa crédibilité et sa conformité réglementaire. Ces manquements l'exposent à des sanctions et à des poursuites judiciaires.		X			Court terme	X	X	X
		Égalité de traitement et égalité des chances pour tous	**Impact positif**	Politiques d'insertion, d'inclusion et diversité et inclusion volontaristes et ambitieuses améliorant les conditions de vie des collaborateurs	Des politiques inclusives permettent à des personnes éloignées de l'emploi d'accéder à un travail stable et durable. Elles contribuent à améliorer le bien-être et les conditions de vie des salariés grâce à des aménagements adaptés et à la sensibilisation des équipes. Elles peuvent aussi favoriser l'accès à des conditions matérielles et un logement décent.		X		Réel	Court terme	X	X	X
			Impact négatif	Pratiques discriminatoires ou harcèlement au travail portant atteinte aux droits humains des collaborateurs	Les discriminations ou le harcèlement portent atteinte aux droits fondamentaux des collaborateurs et dégradent leur santé physique ou mentale. Le manque de prise en compte des besoins spécifiques peut créer des situations d'exclusion ou de mal-être. Ces pratiques nuisent au climat social et à l'inclusion au sein du Groupe.		X		Potentiel	Court terme	X	X	X
S2	Travailleurs de la chaîne de valeur	Conditions de travail dans la chaîne de valeur	**Impact négatif**	Dégradation des conditions de travail ou absence de politique de prévention des risques professionnels engendrant des atteintes aux droits humains des travailleurs de la chaîne de valeur	Le manque de conditions de travail décentes ou de mesures de prévention peut porter atteinte aux droits humains des travailleurs de la chaîne de valeur. Ces situations compromettent leur santé, leur sécurité et leur dignité.	X	X		Potentiel	Court terme	X	X	X
			Risque	Conditions de travail dégradées des travailleurs de la chaîne de valeur entraînant une perturbation des activités, baisse de la performance et de la productivité	Des conditions de travail dégradées peuvent provoquer une baisse de productivité et perturber les activités. Le risque s'accentue en cas d'inégal accès à la formation, aux compétences ou en l'absence d'égalité de genre et de rémunération. Ces facteurs impactent directement la performance globale du Groupe.	X	X			Court terme	X	X	X

ESRS	Thème	Sous-thème	Type IRO	Intitulé IRO	Description détaillée	Amont	Opérations	Aval	Typologie Impact	Temporalité	Activités Transport	Activités services urbains	Autres services
S3	Communautés affectées	Droits civils et politiques des communautés	**Risque**	Absence de concertation avec des populations riveraines et les autorités locales pouvant freiner la réalisation de projets	L'absence de concertation avec les acteurs locaux (autorités et collectivités locales, riverains, etc.) peut entraîner des recours, des blocages ou des refus d'autorisation. Ces situations peuvent retarder ou annuler des projets de construction ou d'extension d'infrastructures de transport (gares, lignes de métro, tramways, dépôts, etc.), allonger les délais, générer des surcoûts et compromettent la mise en service.		X	X		Moyen terme	X	X	
			Impact positif	Renforcement ou maintien du dynamisme des territoires engendrant des bénéfices socio-économiques pour les communautés locales	Les initiatives du Groupe contribuent à soutenir l'emploi local et à renforcer l'attractivité économique des territoires, notamment par l'appui aux acteurs locaux et aux structures d'insertion. Elles favorisent le développement des compétences et l'innovation grâce à des partenariats avec des établissements éducatifs, des associations ou des entreprises locales. Elles participent également à la cohésion sociale en soutenant des projets culturels, éducatifs ou solidaires qui améliorent la qualité de vie et renforcent le lien social dans les quartiers.			X	Potentiel	Moyen terme	X	X	
			Impact négatif	Développement de mobilité sur les zones proches des projets d'expansion entraînant des dommages environnementaux et sociaux	La construction et l'exploitation de nouvelles infrastructures (lignes, gares, stations, ateliers, bâtiments tertiaires) peuvent induire des risques d'accidents et provoquer des dommages matériels ou corporels. Ils peuvent aussi entraîner des changements contraints dans les conditions de vie ou habitat des riverains.			X	Réel	Court terme	X		
			Impact négatif	Construction et exploitation d'infrastructures de mobilité provoquant la dégradation du bien-être des riverains	Les projets de construction, de modernisation et d'exploitation (lignes, stations, gares, ateliers, bâtiments tertiaires) génèrent des nuisances sonores, visuelles et vibratoires susceptibles d'affecter la santé et le bien-être des habitants. Ils peuvent détériorer leur cadre de vie.			X	Réel	Court terme	X	X	
			Risque	Nuisances sonores et vibratoires non conformes touchant les communautés riveraines entraînant des perturbations des activités du Groupe	Les travaux ou l'exploitation d'infrastructures (lignes, gares, stations, ateliers, bâtiments tertiaires) peuvent dépasser les seuils réglementaires de bruit. Ces dépassements peuvent retarder les projets, imposer des investissements imprévus, induire des mesures correctives et curatives et perturber toutes les parties prenantes		X	X		Moyen terme	X	X	
S4	Consommateurs et utilisateurs finaux	Impacts liés aux informations sur les consommateurs et/ou les utilisateurs finaux	**Impact négatif**	Cyberattaque entraînant une fuite de données personnelles portant atteinte à la vie privée des voyageurs et des consommateurs finaux	Une cyberattaque provoquant la fuite de données confidentielles expose les voyageurs et utilisateurs finaux à des risques de vol d'identité. Elle compromet leur sécurité psychologique et leur confiance dans les services.			X	Réel	Court terme	X	X	X

ESRS	Thème	Sous-thème	Type IRO	Intitulé IRO	Description détaillée	Amont	Opérations	Aval	Typologie Impact	Temporalité	Activités Transport	Activités services urbains	Autres services
S4	Consommateurs et utilisateurs finaux	Inclusion sociale des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	**Impact négatif**	Défaut d'accessibilité des services de transport du Groupe provoquant des atteintes aux droits humains	Atteinte au respect des droits humains des personnes si les pratiques du Groupe présentent un caractère trop discriminatoire, ou bien entravent significativement l'accès au service de transport.		X	X	Réel	Court terme	X		
			Impact négatif	Cyber-attaque générant une interruption de service entravant la mobilité des voyageurs	Une cyberattaque peut interrompre les transports publics, causant des retards importants. Les déplacements liés au travail, aux soins ou aux besoins essentiels sont directement touchés. Les personnes vulnérables risquent un isolement accru.		X	X	Réel	Court terme	X		
			Impact négatif	Conflits sociaux entraînant une perturbation des activités des personnes et entreprises dépendantes des services de transport	Les grèves ou mouvements sociaux perturbent la mobilité quotidienne des voyageurs. Ils affectent aussi l'activité des entreprises dépendantes du transport. Ces interruptions peuvent entraîner des pertes économiques significatives pour les voyageurs.		X	X	Potentiel	Court terme	X		
			Impact négatif	Hausse des prix de l'énergie pouvant générer une augmentation des prix des activités restreignant l'accessibilité aux services	L'inflation énergétique accroît les coûts d'exploitation et les tarifs pour les voyageurs. Cette hausse limite l'accès aux services pour certains publics et peut accentuer les inégalités sociales.			X	Potentiel	Moyen terme	X	X	X
			Impact positif	Qualité de service des transports améliorant la qualité de vie des voyageurs et le rayonnement des territoires	Des transports fiables et ponctuels facilitent l'accès à l'emploi, à l'éducation et aux soins. Ils renforcent l'autonomie des personnes et réduisent les inégalités. Ils contribuent à réduire le stress quotidien et améliorer le bien-être global mais aussi l'image et l'attractivité du territoire et des acteurs économiques desservis.			X	Réel	Court terme	X		
		Sécurité des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	**Impact positif**	Service client de qualité bénéficiant au bien-être collectif	Amélioration continue de l'expérience clients en adaptant les services à leurs besoins spécifiques, à travers une écoute proactive, de la concertation, des enquêtes et l'analyse des irritants. La prise en compte des retours et plaintes des voyageurs aide à résoudre les problèmes efficacement, réduisant ainsi le stress des voyageurs. Ces initiatives favorisent une amélioration continue du service (offre de transport, accessibilité, propreté, sécurité, etc.)			X	Réel	Court terme	X	X	X
			Impact positif	Offre de transport sûre pour l'ensemble des voyageurs améliorant la sécurité publique	Des dispositifs de sûreté renforcés (GPSR, vidéoprotection, coordination avec les forces de l'ordre) offrent un environnement de transport sécurisé, y compris pour les voyageurs les plus vulnérables. Cette approche réduit les risques d'incident et d'actes de délinquance, renforce le sentiment de sécurité de l'ensemble des voyageurs et contribue à l'amélioration de la sécurité publique.	X	X	X	Réel	Court terme	X		

ESRS	Thème	Sous-thème	Type IRO	Intitulé IRO	Description détaillée	Amont	Opérations	Aval	Typologie Impact	Temporalité	Activités Transport	Activités services urbains	Autres services
G1	Conduite des affaires	Corruption et versements de pots-de-vin	**Risque**	Infraction au droit de la concurrence entraînant des poursuites judiciaires et risque réputationnel	Les pratiques anticoncurrentielles dans la conduite des affaires du groupe RATP telles que notamment nouer des ententes avec des concurrents en vue de se répartir le marché, ou distordre la concurrence en abusant de la position dominante de l'une des entités du Groupe, que ce soit dans le cadre des réponses aux appels d'offres ou d'une manière générale, dans le développement des activités commerciales constituent des manquements au droit de la concurrence. Ces pratiques exposent le Groupe à des poursuites, des sanctions et une perte de confiance des partenaires. Elles peuvent aussi nuire à sa réputation et compromettre ses parts de marché.		X			Court terme	X	X	X
		Protection des lanceurs d'alerte	**Risque**	Non-respect des obligations légales en matière de prévention de la corruption et de protection des lanceurs d'alerte, exposant le Groupe à des sanctions et à une atteinte à sa réputation	L'absence de dispositifs efficaces de prévention expose le Groupe à des sanctions judiciaires, financières ou administratives. Ces manquements peuvent entraîner des pertes de contrats, une exclusion des marchés publics et une perte de confiance des parties prenantes. Ils affectent aussi la réputation du Groupe et sa capacité à attirer des partenaires et des talents.	X	X			Court terme	X	X	X

[< Draft Amended ESRS 2 §28(a)]

Travail des enfants et travail forcé

[Draft Amended ESRS 2 §28(e) >]

À ce jour, aucun cas de travail forcé ou de travail des enfants n'a été identifié dans les activités propres du Groupe ni signalé parmi les fournisseurs directs. Le dispositif des achats responsables (voir informations au chapitre « Travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS S2] »), intégré au Code éthique du groupe RATP et au plan de vigilance, prévoit le renforcement progressif de la cartographie des risques fournisseurs, la diffusion de clauses sociales dans les contrats et la sensibilisation des acheteurs à ces enjeux.

[< Draft Amended ESRS 2 §28(e)]

Liste des exigences de publication et des points de données issus des normes ESRS publiés dans ce rapport de durabilité

[Draft Amended ESRS 2 §28(d)]

Les informations relatives aux exigences de publication et les points de données issus des normes ESRS publiés dans ce rapport de durabilité sont présentés à l'« Annexe RD-2 – Liste des exigences de publication et des points de données publiés dans ce rapport de durabilité ».

[< Draft Amended ESRS 2 §28(d)]

Liste des points de données issus d'autres actes législatifs de l'Union européenne publiés dans ce rapport de durabilité

[Draft Amended ESRS 2 §28(f) >]

Les informations relatives aux points de données issus d'autres actes législatifs de l'Union européenne publiés dans ce rapport de durabilité sont présentées à l'« Annexe RD-3 – Spécifications méthodologiques des points de données (par exigence de publication) correspondants à des règlementations européennes », ainsi qu'à l'« Annexe RD-4 – Spécifications méthodologiques des AR correspondants à des règlementations européennes ».

[< Draft Amended ESRS 2 §28(f)]

Gestion des risques et du contrôle interne

Processus et systèmes de gestion des risques et de contrôle interne [GOV-4]

[Draft Amended ESRS 2 §15 >]

Présentation du dispositif de gestion des risques et de contrôle interne

Le dispositif de gestion des risques et de contrôle interne du groupe RATP couvre l'ensemble des entités du périmètre de consolidation. La description de ce dispositif est présentée dans le chapitre « Contrôle interne et gestion des risques » du rapport de gestion.
Il a pour objectif de garantir la maîtrise des opérations, la fiabilité du reporting de durabilité et la conformité aux exigences des normes ESRS introduites par la directive CSRD.
Les *process owners* pilotent et supervisent le dispositif de contrôle interne appliqué au reporting de durabilité, avec l'appui de la délégation générale audit, risques et contrôle interne (DGARC), garante de la méthodologie. Celle-ci veille à la cohérence du dispositif avec le cadre global de gestion des risques du Groupe et les orientations définies par la présidence.

La gouvernance de ce dispositif s'appuie sur plusieurs instances complémentaires :
- le comité stratégique CSRD, composé des membres du comité exécutif du Groupe, qui supervise la mise en œuvre du dispositif de conformité et de contrôle interne ;
- le comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise et de la qualité de service du conseil d'administration, chargé de la supervision du reporting de durabilité conformément aux exigences de la CSRD ;
- le comité d'audit, des finances et des risques, informé des avancées du dispositif et de ses principaux constats à mesure de sa montée en maturité.

Architecture et lignes de maîtrise

Le dispositif de contrôle interne du reporting de durabilité s'inscrit dans le modèle des trois lignes de maîtrise du groupe RATP :
- première ligne : les directions opérationnelles et métiers, responsables de la production et de la fiabilité des données ESG ;
- deuxième ligne : la DGARC et la direction stratégie, finance et performance durable, respectivement chargées du soutien aux fonctions transversales et management pour définir / formaliser des activités de contrôles et du pilotage méthodologique du reporting CSRD ;
- troisième ligne : la fonction d'audit interne, indépendante, chargée d'évaluer l'efficacité du dispositif et de formuler des recommandations d'amélioration.

Un référentiel de contrôle interne dédié au reporting de durabilité est en cours d'élaboration par les parties prenantes et la DGARC en cohérence avec les standards de mise en place d'un contrôle interne de l'information en matière de durabilité *(achieving effective internal control over sustainability reporting* – ICSR) du Committee of sponsoring organizations of the treadway commission (COSO).
Un diagnostic sera mené en 2026 pour évaluer la criticité des points de données et ainsi adapter ce référentiel aux processus métiers de l'Epic RATP et de ses filiales.
Parallèlement, les protocoles de reporting élaborés pour chaque norme ESRS définissent les rôles et responsabilités, les étapes de collecte, de consolidation et de validation des données, ainsi que les méthodes de calcul et les contrôles associés.

Processus de production et fiabilité des données

Le processus de reporting s'appuie sur des protocoles formalisés par ESRS, qui décrivent de manière homogène la définition des points de données, leurs sources de données, les règles de calcul et les preuves à conserver.
À ce stade, les contrôles reposent principalement sur des revues de cohérence et des validations hiérarchiques réalisées par les directions contributrices.
Une évaluation des risques est conduite pour chaque point de donnée par la direction stratégie, finance et performance durable et la DGARC afin d'identifier les informations les plus sensibles et de définir les contrôles opérationnels adaptés à leur criticité.

Le Groupe prévoit de déployer d'ici l'exercice 2027 un outil de reporting CSRD pour structurer la collecte et la consolidation des données. Cet outil intégrera des contrôles automatisés destinés à renforcer la fiabilité du reporting.
Ce dispositif permettra de standardiser les pratiques de contrôle, de renforcer la traçabilité et d'accroître la transparence du reporting ESG à l'échelle du Groupe.

La sécurité et l'intégrité des systèmes d'information utilisés pour la production et la consolidation des données sont vérifiées par la direction cybersécurité, à travers la revue des contrôles généraux informatiques (*information technology general controls* – ITGC) sur les applications sources telles que les systèmes de gestion des ressources humaines pour les données sociales, par exemple.

À compter du premier exercice de publication obligatoire en 2027 (publication 2028), le dispositif fera l'objet d'une revue indépendante par les auditeurs externes du Groupe afin de garantir la conformité aux exigences réglementaires et la qualité des informations publiées.
Les résultats de l'évaluation du contrôle interne et des risques liés au reporting de durabilité seront présentés au comité stratégique CSRD et au comité d'audit, des finances et des risques.
Une revue annuelle d'efficacité du dispositif sera ensuite déployée pour mesurer les progrès réalisés, identifier les axes d'amélioration et accompagner la montée en maturité du contrôle interne ESG au sein du Groupe.

[< Draft Amended ESRS 2 §15]

Devoir de vigilance

Déclaration de vigilance raisonnable [GOV-3]

[Draft Amended ESRS 2 §13 >]

Éléments essentiels de la vigilance raisonnable	Paragraphes dans le rapport de durabilité
Intégrer la vigilance raisonnable dans la gouvernance, la stratégie et le modèle d'affaires	- Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance du groupe RATP en matière de durabilité [GOV-1] - Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation [GOV-2] - Interactions des IRO matériels avec la stratégie et le modèle d'affaires du groupe RATP et leurs effets financiers [SBM-3]
Dialoguer avec les parties prenantes affectées à toutes les étapes du processus de vigilance raisonnable	- Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation [GOV-2] - Dialogue du groupe RATP avec ses parties prenantes [SBM-2] - Méthodologie de l'analyse de matérialité des enjeux en matière de durabilité du groupe RATP [IRO-1] - Voir les GDR-P dans les ESRS
Identifier et évaluer les impacts négatifs	- Méthodologie de l'analyse de matérialité des enjeux en matière de durabilité du groupe RATP [IRO-1] - Interactions des IRO matériels avec la stratégie et le modèle d'affaires du groupe RATP et leurs effets financiers [SBM-3]
Agir pour remédier à ces impacts négatifs	- Voir les GDR-A dans les ESRS
Suivre l'efficacité de ces efforts et communiquer	- Voir les GDR-M et GDR-T dans les ESRS

[< Draft Amended ESRS 2 §13]

Informations environnementales

Changement climatique [ESRS E1]

Atténuation du changement climatique

Les éléments détaillés dans cette sous-section portent directement sur les IRO matériels ci-dessous, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description de l'IRO
Impact positif	Baisse de l'intensité carbone des déplacements grâce au recours aux transports publics	Les transports publics émettent beaucoup moins de gaz à effet de serre par voyageur que les modes individuels motorisés. Cette spécificité réduit directement les émissions liées à la mobilité urbaine. Elle incite aussi les voyageurs à délaisser la voiture pour des solutions plus durables.
Opportunité	Accélération du report modal vers les transports publics	La demande croissante de solutions de mobilité bas carbone permet d'élargir l'offre de transport là où le Groupe est implanté. Elle ouvre aussi la voie à de nouveaux marchés sur des territoires encore non desservis. Cette évolution renforce la place du Groupe dans la transition vers des transports durables.
Impact négatif	Conduite d'activités contribuant au changement climatique à travers les émissions de GES (scopes 1, 2 et 3)	Les émissions de GES générées par les activités du Groupe contribuent au changement climatique si elles ne sont pas maîtrisées. À leur échelle, elles entraînent une hausse des températures, des phénomènes extrêmes plus fréquents et des pressions sur la biodiversité et les ressources.

Plan de transition du groupe RATP pour l'atténuation du changement climatique [E1-1]

[Draft Amended ESRS E1 §13 + §14 + §15 >]

Le groupe RATP positionne son action en matière d'atténuation du changement climatique sur un objectif ambitieux : contribuer à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Cet engagement est inscrit dans le plan d'entreprise Ambition 2030, dont l'un des chantiers prioritaires est « Décarboner nos activités selon une trajectoire 1,5 °C ». L'engagement est aussi inscrit dans la politique RSE du Groupe.

À ce stade, le groupe RATP ne dispose pas d'un plan de transition mais des travaux de structuration sont en cours. Par ailleurs, la politique d'atténuation couvre l'ensemble du groupe RATP. Les filiales déclinent ainsi les priorités et leviers d'actions sur leur périmètre. À titre d'exemple, chaque entité déploie un plan d'actions sur la sobriété énergétique, en déclinaison des engagements pris par le Groupe.

RATP Dev vise à contribuer à la neutralité carbone à l'échelle européenne à horizon 2050, au travers du déploiement de sa feuille de route Énergie-Climat 2030, conformément à l'Accord de Paris et au règlement européen (UE) 2021/1119 (loi européenne sur le climat). Le plan de décarbonation de RATP Dev est en cours d'élaboration avec l'ensemble de ses réseaux et sera adopté progressivement à partir de 2026.

L'Epic RATP traduit cette ambition dans son plan de décarbonation. Il s'est fixé des objectifs de décarbonation validés par l'initiative *Science-Based Targets* (STBi) en novembre 2022. Cette validation atteste que les engagements climat de l'Epic RATP sont cohérents avec le niveau le plus ambitieux de l'Accord de Paris : maintenir le réchauffement climatique à 1,5 °C. L'Epic RATP travaille à l'élaboration de son plan de transition, visant à compléter le plan de décarbonation, notamment en précisant les ressources financières allouées aux actions.

Les cibles de réduction des émissions de GES de l'Epic RATP sont présentées dans le chapitre « Cibles du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique – Réduction des émissions de gaz à effet de serre [E1-6] ».

Les leviers de décarbonation de l'Epic RATP portent notamment sur :
- la sobriété énergétique, dont l'écoconduite et la récupération d'énergie ;
- la transition énergétique des flottes ;
- le recours accru aux énergies renouvelables ;
- les achats et investissements responsables.

Ces leviers s'assortissent d'une attention particulière donnée au suivi des performances. Les actions clés associées au plan de décarbonation sont décrites dans le chapitre « Actions du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-5] ».

Les avancées du plan de décarbonation sont présentées chaque année au comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise et de la qualité de service du conseil d'administration du Groupe.

Planification financière et investissements

Les ressources allouées aux plans d'actions et les investissements de décarbonation de l'Epic RATP sont présentés dans le chapitre « Actions du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-5] ».

Dépendances et émissions potentiellement verrouillées

L'action climatique du Groupe repose sur plusieurs dépendances externes :
- évolution des politiques publiques ;
- soutien et décisions des autorités organisatrices de la mobilité ;
- disponibilité des technologies bas carbone ;
- demande des marchés ;
- accès aux ressources financières nécessaires.

L'Epic RATP identifie également des émissions verrouillées liées à la conduite de projets structurants sur des horizons longs. L'Epic RATP intègre des enjeux de décarbonation dès la conception des projets et mobilise les leviers disponibles dans l'exploitation (écoconduite, récupération d'énergie).

L'Epic RATP réalise un bilan des émissions de gaz à effet de serre – sur les scopes 1, 2 et 3 – depuis 2005, réactualisé tous les trois ans, et s'engage à le mettre à jour annuellement à partir de 2026. Les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan sont décrits dans le chapitre « Actions du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-5] ».

[< Draft Amended ESRS E1 §13 + §14 + §15]

Risques liés au climat et analyse de scénarios [E1-2]

[Draft Amended ESRS E1 §17 + §18 + §19 >]

Le groupe RATP a identifié des risques matériels liés au changement climatique dans le cadre de son analyse de double matérialité. Ces risques relèvent à la fois des risques physiques et des risques de transition.
Les risques physiques comprennent :
- les événements climatiques chroniques susceptibles d'entraîner l'usure prématurée des actifs, des dysfonctionnements d'activité ou des besoins d'adaptation du matériel ;
- les événements climatiques extrêmes pouvant causer des destructions ou endommagements d'actifs ainsi que des interruptions d'activité ;
- et les freins à la mobilité des voyageurs et des marchandises en cas d'insuffisance d'adaptation aux catastrophes naturelles.

Pour analyser l'exposition du Groupe à ces risques à court, moyen et long termes, plusieurs méthodologies complémentaires ont été utilisées. Elles couvrent les actifs et activités de l'Epic RATP en Île-de-France ainsi que certaines filiales. RATP Dev et RATP Cap Île-de-France ont participé à la démarche d'étude. RATP Cap Île-de-France est également partie prenante du plan d'actions à venir.

Trois études structurantes ont été réalisées en 2025 sur le périmètre francilien des activités du groupe RATP :
- l'étude de vulnérabilité « à dire d'experts », menée en interne, a mobilisé les experts métiers pour caractériser les vulnérabilités physiques des infrastructures, matériels, équipements et systèmes aux horizons 2030 et 2050, et pour formuler des recommandations d'actions ;
- un diagnostic systémique de résilience, mené avec un bureau d'études, a apporté une vision globale de l'impact potentiel du changement climatique sur les activités, la chaîne de valeur et les salariés, et a permis d'identifier les aléas majeurs : inondations par débordement, fortes chaleurs, feux de végétation, glissements de terrain, retrait-gonflement des argiles, sécheresse, précipitations intenses, vents violents et froid extrême ;
- enfin, une étude spécifique des vulnérabilités physiques et fonctionnelles, réalisée selon la méthodologie « approche systémique d'adaptation des infrastructures de transport » (Asait) du Cerema, a affiné l'identification des fragilités pour les trois horizons temporels, en cohérence avec les exigences nationales.

Ces travaux reposent sur les référentiels climatiques nationaux que sont la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) pour 2023, ainsi que le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC3). La prise en compte à venir de l'horizon 2100 répondra à la durée de vie longue de certains actifs critiques. Les analyses sont menées au niveau des composants du réseau, ouvrages, sites, infrastructures et bâtiments.
Les scénarios physiques utilisés incluent les projections TRACC et les hypothèses du PNACC3 qui imposent l'usage d'au moins un scénario à fortes émissions. Concernant les scénarios de transition, les trois scénarios mentionnés couvrent différents niveaux d'ambition climatique.
Les études menées en 2025 et leurs résultats ont été intégrés à l'élaboration du plan d'adaptation du groupe RATP à l'échelle de la région Île-de-France, qui définit des actions aux horizons 2030 et 2050. Ces résultats servent également à alimenter l'évolution des référentiels techniques internes à l'Epic RATP, l'intégration des enjeux climatiques dans les dossiers d'investissement, les plans de continuité d'activité (inondations, canicule, neige-verglas), et l'ajustement des règles d'exploitation et de maintenance, notamment les limitations de vitesse lorsque la température du rail dépasse 57 °C. RATP Dev prévoit de réaliser des études spécifiques à son contexte international.

Le groupe RATP se préoccupe également de la prise en compte des risques de transition, liés aux changements nécessaires pour adopter un modèle économique bas carbone, conformément aux engagements climatiques globaux. Ces risques incluent des évolutions sur les marchés – dont les matières premières –, des innovations technologiques et des ajustements réglementaires.

L'Epic 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 prévoit une dégradation des conditions de vie dans les régions les plus vulnérables.

À date, parmi les risques majeurs pour ses activités, l'Epic RATP identifie le durcissement des règlementations sur la performance énergétique des bâtiments et les tensions sur l'approvisionnement

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

[< Draft Amended ESRS E1 §17 + §18 + §19]

Résilience face au changement climatique [E1-3]

[Draft Amended ESRS E1 §21 >]

L'exposition du modèle économique du groupe RATP à un contexte évolutif et incertain, incluant l'ouverture à la concurrence, les tensions budgétaires des autorités organisatrices de la mobilité et les effets durables de la crise sanitaire, a conduit le Groupe à définir une stratégie explicitement conçue pour renforcer sa robustesse face aux transformations structurelles, dont celles induites par le changement climatique.

Le plan d'entreprise Ambition 2030 constitue un élément central de cette adaptation. Parmi ses cinq priorités, l'une vise directement à accompagner les territoires pour relever les défis écologiques et climatiques, intégrant ainsi les enjeux climatiques dans la stratégie de long terme et dans le pilotage du Groupe. Comme présenté à la sous-section « La stratégie du Groupe » de la partie « Informations générales [ESRS 2] », ce plan est décliné en chantiers dotés de plans d'actions, permettant d'inscrire les enjeux de transition et de résilience climatique dans les activités, les investissements et l'organisation.

La résilience aux risques climatiques repose également sur les mesures déjà engagées de sobriété énergétique, de maîtrise des consommations et de sortie des énergies fossiles. Ces actions contribuent à limiter l'exposition du modèle d'affaires aux fluctuations des prix de l'énergie, un risque accentué par la transition climatique et les politiques associées. Les objectifs de sobriété ont été déclinés dans l'ensemble des directions, business units et principales filiales, renforçant la capacité d'adaptation opérationnelle du Groupe.

La stratégie d'adaptation du groupe RATP, présentée au sous-chapitre « Adaptation au changement climatique », renforce la robustesse du modèle économique face aux risques climatiques, de transition et énergétiques. L'ensemble de ces actions contribue à accroître la capacité du Groupe à absorber les aléas physiques et à limiter son exposition aux risques de transition.

Enfin, la diversification des activités du Groupe contribue à sécuriser une trajectoire de croissance rentable compatible avec la transition écologique. Cette diversification, centrée notamment sur le rail urbain, les services urbains et les infrastructures énergétiques, expose le Groupe à des activités intrinsèquement alignées avec les enjeux d'adaptation des villes au changement climatique.

À date, ce rapport ne fournit pas d'informations sur la disponibilité ou la flexibilité des ressources financières du Groupe pour gérer les impacts ou opportunités liés au climat, ni sur sa capacité à redéployer, réaffecter, moderniser ou mettre hors service des actifs en réponse aux risques climatiques. Il ne publie pas non plus d'éléments consolidés sur les effets des investissements en matière d'atténuation, d'adaptation ou de transition sur l'amélioration de la résilience climatique.

[< Draft Amended ESRS E1 §21]

Politiques du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §33 + §34 >]

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 (source : répartition sectorielle des émissions de GES dues à la combustion d'énergie en 2023, Agence internationale de l'énergie, 2025). Grâce à ses activités de transport de masse et à la prédominance des modes de transport électrifiés, le groupe RATP contribue à réduire les émissions de GES du secteur. La politique d'atténuation du changement climatique du groupe RATP vise à concilier l'augmentation de l'usage des transports publics et la réduction des émissions de GES à l'échelle du Groupe.

La politique du groupe RATP en matière d'atténuation du changement climatique est définie par :

- la politique RSE Groupe, qui définit les objectifs applicables à l'ensemble du Groupe via l'axe 2.1 « Contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone » ;
- les principes de gouvernance RSE Groupe, qui précisent la gouvernance et les modalités de mise en œuvre de ces politiques ;
- le plan d'entreprise Ambition 2030, qui décline ces politiques en trajectoires, chantiers, objectifs et cibles.

La direction stratégie, finance et performance durable définit et pilote le déploiement la politique Groupe sur l'atténuation au changement climatique à l'ensemble des directions, business units et filiales.

Le groupe RATP a mis en place une stratégie d'atténuation du changement climatique, intégrée au plan d'entreprise Ambition 2030 (dorénavant appelée « politique d'atténuation du changement climatique » dans la suite du document) et portée par le comité exécutif. Cette politique vise à réduire l'impact des activités du Groupe sur le changement climatique et à contribuer à la neutralité carbone globale, en particulier en accélérant la transition vers des mobilités décarbonées.

Elle s'articule autour de quatre axes stratégiques :

- encourager les mobilités bas carbone via notamment le report modal ;
- économiser et décarboner les consommations d'énergie ;
- faire des achats un levier de décarbonation ;
- intégrer des critères de durabilité dans les projets d'investissement.

Ces priorités sont soutenues par trois leviers transversaux :

- la planification à travers des plans de transition et des trajectoires de réduction des émissions ;
- le développement d'outils de comptabilité carbone pour mesurer et piloter les émissions ;
- la formation et la sensibilisation des salariés aux enjeux climatiques.

Cette politique s'applique à toutes les activités du Groupe, incluant les réseaux de transport en commun exploités par le groupe RATP (métro, RER, tramway, bus, câble, cars, etc.), les bâtiments industriels et tertiaires, les matériels roulants, les flottes de véhicules auxiliaires ainsi que les activités de maintenance. Elles s'étendent partiellement à la chaîne de valeur amont, par

le biais de la politique d'achats responsables, et à la chaîne de valeur aval, en intégrant les enjeux de performance carbone dans les services de transport collectif et la conception de nouvelles offres de mobilité.
La politique s'appuie sur plusieurs cadres de référence externes :
– la certification ISO 50001 pour le système de management de l'énergie ;
– la méthodologie Bilan Carbone® élaborée par l'agence de la transition écologique en France (Ademe) et celle du *GHG Protocol ;*
– l'initiative *Science Based Targets* (SBTi), à laquelle l'Epic RATP a adhéré pour aligner sa politique climat sur les objectifs de l'Accord de Paris.
– Les avancées de la politique sont présentées chaque année au comité de la responsabilité sociétale de l'entreprise et de la qualité de service du conseil d'administration du Groupe. Le groupe RATP communique ses engagements en interne et en externe :
– en interne, via des communications régulières sur l'intranet et des événements à destination des salariés ;
– en externe, à travers l'organisation d'événements presse, la publication de communiqués, ou encore des campagnes d'affichage à destination des voyageurs.

RATP Dev s'inscrit dans la politique d'atténuation du groupe RATP en l'adaptant aux contextes locaux. Sa stratégie RSE inclut une feuille de route sur l'énergie et le climat à horizon 2030, visant à :
– réduire ses émissions de gaz à effet de serre grâce notamment en accompagnant ses clients dans la transition des flottes de bus ;
– renforcer la sobriété énergétique tant dans l'exploitation des réseaux de transport que la gestion des bâtiments ;
– gérer les risques climatiques majeurs pour renforcer la résilience de ses réseaux et mieux anticiper les impacts (volet adaptation au changement climatique).
Elle s'appuie sur les normes ISO 14001 (système de management environnemental) et ISO 50001 (système de management de l'énergie), ainsi que la charte du développement durable de l'Union internationale des transports publics (UITP), et les orientations de la loi d'orientation des mobilités en France.
La feuille de route couvre les entités contrôlées par RATP Dev, avec exclusions limitées aux entités non intégrées aux informations en matière de durabilité. Le suivi est assuré par un comité de pilotage de la RSE et des audits internes. Un bilan annuel est réalisé avec les sponsors du comité de direction.

RATP Cap Île-de-France inscrit sa démarche d'atténuation du changement climatique dans sa politique RSE et sa politique d'excellence opérationnelle déployée fin 2024 à travers deux axes prioritaires : « Favoriser le report modal vers les transports collectifs » et « Développer une offre de mobilité bas carbone, adaptée aux enjeux climatiques ». Ces axes se traduisent par des engagements contractuels pris auprès d'Île-de-France Mobilités :
– la réduction de l'empreinte carbone de chacune des filiales ;
– l'obtention de la certification ISO 14001 (système de management environnemental) ;
– l'adhésion à la charte Objectif CO_2 pour les filiales bus de grande couronne, un dispositif national soutenu par le Gouvernement visant à réduire les consommations de carburant et émissions de GES des acteurs du transport routier.
RATP Cap Île-de-France a présenté en octobre 2025 son plan d'entreprise Cap 2030, qui intègre ces enjeux et dont les objectifs et indicateurs seront diffusés au premier semestre 2026. Le plan d'entreprise Cap 2030 sera notamment décliné en une feuille de route spécifique aux enjeux énergie et environnement qui sera déployée en 2026.

RATP Solutions Ville structure sa politique RSE autour de quatre axes, dont un dédié spécifiquement à la décarbonation : « La ville bas carbone : atténuer le changement climatique en ville grâce à la décarbonation et à la sobriété énergétique ». Ces engagements incluent :
– la décarbonation de l'ensemble de ses activités et projets ;
– la promotion de l'efficacité énergétique ;
– la promotion des énergies renouvelables ;
– le développement de solutions de mobilité douce et bas carbone.
Cette démarche RSE est définie à horizon 2030 et se traduit par l'élaboration d'une feuille de route en cours de finalisation, qui précisera les objectifs et priorités à déployer au sein de chaque entité contrôlée par RATP Solutions Ville.

RATP Real Estate et RATP Connect, entités contrôlées par la filiale RATP Solutions Ville, mettent en œuvre leurs propres politiques RSE élaborées spécifiquement pour répondre aux enjeux de leurs activités respectives. RATP Real Estate anime une politique RSE cohérente avec celle du groupe RATP, spécifique à ses activités et fondée sur quatre engagements dont « Éco-gérer les sites tertiaires et industriels, pour réduire en continu leurs impacts sur l'environnement et leurs consommations énergétiques ». RATP Connect adopte quant à elle une politique RSE fondée sur trois engagements centrés sur la ville et ses habitants, dont un engagement principal : réduire son empreinte environnementale. RATP Connect s'emploie à réduire son empreinte carbone et à économiser les ressources en mettant en place des initiatives telles que la gestion efficace de l'énergie et des déchets, ainsi que la promotion de ces pratiques à tous les niveaux de l'organisation.

RATP Smart Systems n'a pas encore déployé de politique relative à l'atténuation du changement climatique, mais décline un plan de sobriété énergétique à travers quatre axes : le chauffage des locaux, l'éclairage, le numérique responsable et la mobilisation des salariés.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §33 + §34]

Actions du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-5]

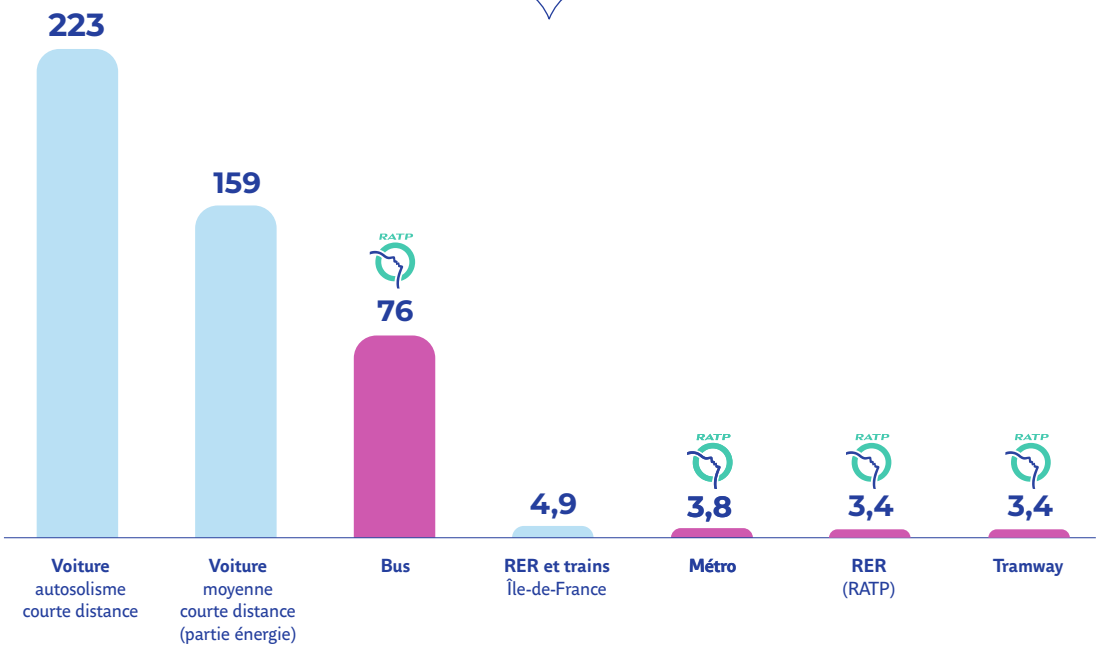
[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §36 + §37 / Draft Amended ESRS E1 §24(b) / Draft Amended ESRS 2 §41(a) + §41(c) + §41(d) >]

Encourager les mobilités bas carbone

Le groupe RATP met en œuvre plusieurs actions destinées à favoriser le recours aux mobilités bas carbone. Ces actions couvrent les activités de transport de l'Epic RATP, RATP Dev, RATP Cap Île-de-France et l'entité RATP Capital Innovation (contrôlée par RATP Solutions Ville).
Avec une forte densité de voyageurs transportés, les transports collectifs représentent une alternative significativement moins carbonée à la voiture individuelle, en particulier sur le métro, le tramway et le RER dont la traction électrique a un impact généralement bien moindre que des carburants fossiles (en particulier en France). L'Epic RATP assure un suivi de la comparaison de l'impact de plusieurs modes de transports en milieu urbain, présenté dans le graphique ci-après à partir de données 2024.

ÉMISSIONS DE CO_2EQ PAR VOYAGEUR.KM – RÉSEAU OPÉRÉ PAR LE GROUPE RATP EN ÎLE-DE-FRANCE

grammes de CO_2eq par voyageur.km par mode de transport – Ademe / Epic RATP 2024



Les émissions de GES par mode sont établies à partir des facteurs d'émission de la Base Empreinte® de l'Ademe. Elles prennent en compte les phases amont et combustion des différentes énergies consommées et sont exprimées en équivalent CO_2 (CO_2eq) par voyageur.kilomètre. Pour les données de l'Epic RATP, les valeurs ont été calculées sur la base des consommations réelles des modes et de leur fréquentation.

Lors de la recherche d'itinéraire, l'application Bonjour RATP (développée et gérée par la filiale RATP Smart Systems) fournit aux voyageurs une information sur l'impact carbone de leur trajet, quel que soit le mode utilisé.
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.

En Île-de-France, conformément au contrat signé avec Île-de-France Mobilités, l'Epic RATP déploie des places de stationnement vélo. En 2025, plus de 1 000 nouvelles places ont été créées, portant le total à environ 5 900 places aux abords du réseau de l'Epic RATP. Le nouveau contrat signé en 2025 prévoit la création de 4 000 à 6 000 places supplémentaires à horizon 2029.

Au sein de RATP Dev, les actions reposent sur le développement de services de mobilité (mobilité à la demande, dernier kilomètre, mobilité douce), l'amélioration de l'expérience voyageurs et l'accompagnement des autorités organisatrices de la mobilité et organismes équivalents dans leurs projets de transition énergétique. Ces actions couvrent l'ensemble des zones géographiques où RATP Dev est implantée et sont suivies via des outils de pilotage client et des indicateurs de satisfaction.

L'entité RATP Capital Innovation, contrôlée par RATP Solutions Ville, promeut le développement des mobilités bas carbone. À ce titre, l'entité détient des participations dans des sociétés opérant des services de mobilités partagées, notamment de covoiturage et d'autopartage. Elle investit également dans des acteurs de l'électrification de l'automobile, qui développent des infrastructures de recharge rapide, ainsi que dans des solutions de mobilité douce, telle que le vélo de fonction, permettant aux salariés d'accéder à des modes de déplacement bas-carbone.

Économiser l'énergie

Le groupe RATP met en œuvre plusieurs actions destinées à améliorer l'efficacité énergétique de ses activités. Ces actions couvrent l'Epic RATP, RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, l'entité RATP Real Estate (contrôlée par RATP Solutions Ville) et RATP Smart Systems. Pour améliorer sa performance énergétique, le groupe RATP s'appuie en particulier sur la norme ISO 50001 (système de management de l'énergie). L'Epic RATP a obtenu la certification ISO 50001 pour l'ensemble de ses activités dès 2017, renouvelée pour la dernière fois en 2023. Dans le cadre d'un plan de certification, cinq grands réseaux de RATP Dev sont également engagés dans une démarche de certification ISO 50001 d'ici 2029.

À travers sa politique énergétique, l'Epic RATP se fixe un objectif de réduction de sa consommation totale d'énergie d'ici 2029 (voir le chapitre « Cibles du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique – Autres cibles [E1-6] »). Cet objectif est décliné en cibles annuelles par direction et business units en fonction de leurs leviers d'actions. Le plan d'actions associé se structure autour des axes suivants :
– les transports et la traction ;
– les infrastructures, gares et stations ;
– les bâtiments ;
– les déplacements professionnels.
Les filiales du Groupe ont également adopté des plans de sobriété énergétique visant à mettre en œuvre ces quatre axes, en fonction de leurs contextes spécifiques.

◆ **Transports et traction**

L'Epic RATP poursuit le renouvellement des matériels roulants ferroviaires dans un souci d'efficacité énergétique, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités. La fin de l'année 2025 correspond au début du déploiement d'un nouveau matériel roulant ferré de type MF19 sur la ligne 10 du Métro parisien. Ce nouveau matériel sera à terme déployé sur huit lignes du réseau. Les gains de performance énergétique attendus sur la traction pour un MF19 sont de 20 % par rapport à un matériel de type MF77, tous deux composés de cinq voitures.

L'année 2025 marque également une première année complète d'exploitation du nouveau matériel roulant de type MP14 sur les lignes 4, 11 et 14 du Métro parisien. Ce matériel doit permettre de réduire la consommation énergétique de traction des rames de 17 % par rapport au modèle précédent (de type MP05), grâce à un système de freinage électrique avec récupération d'énergie et une motorisation optimisée.

Enfin, un nouveau matériel roulant de type MI20 est prévu sur la ligne B du RER. Il sera mis en service à partir de 2029, avec un déploiement des 146 nouvelles rames prévu jusqu'en 2035. Les gains de performance énergétique attendus sont une baisse de la consommation traction (hors auxiliaires) de 25 % par rapport au matériel actuel (de type MI79), actuellement exploité sur cette ligne.

En parallèle, le Groupe met l'accent sur l'optimisation des pratiques à travers l'écoconduite, l'écostationnement des trains ou encore l'ajustement des vitesses en heures creuses.

RATP Dev a engagé de nombreuses actions locales dans le cadre du plan de sobriété énergétique du groupe RATP. En particulier la mise en œuvre de mesures d'écostationnement et de régulation du confort thermique à bord à l'aide de l'outil Maint'Up, le déploiement de formations théoriques et pratiques à l'écoconduite pour conducteurs et manœuvres et l'incitation, avec ses clients, à privilégier les mobilités douces et les trajets en train pour les déplacements professionnels.

◆ **Infrastructures, gares et stations**

En 2025, l'Epic RATP a lancé son programme d'amélioration de la répartition et de la performance énergétique des infrastructures, gares et stations (Arpeiges), visant à améliorer la disponibilité et la précision de la donnée énergétique pour les infrastructures, gares et stations. Le programme doit renforcer le management de l'énergie, permettre un meilleur suivi des économies d'énergie prévues et réalisées. Le programme est actuellement prévu jusqu'à 2030 mais pourra s'étendre au-delà.

◆ **Bâtiments**

La consommation énergétique des bâtiments constitue un poste significatif pour le Groupe, soit environ 15 % de la consommation totale selon le dernier bilan énergétique. Le Groupe déploie ainsi des plans de management de l'énergie dans différentes entités en charge de la gestion bâtimentaire. Les actions portent sur l'efficacité énergétique (comme la mise en place d'équipements plus performants) et la sobriété (par exemple, en adaptant les températures de consigne en fonction de l'occupation des sites).

Au sein de l'Epic RATP, chaque direction est objectivée sur la performance énergétique de ses sites. Un suivi trimestriel des résultats est réalisé. Des audits de sites sont effectués dans le cadre de la certification ISO 50001. RATP Real Estate (entité contrôlée par RATP Solutions Ville) contribue au pilotage énergétique sur le périmètre des bâtiments tertiaires et industriels.

Cette démarche permet à une équipe dédiée (auditeurs et *energy managers*) de maîtriser et pérenniser les réductions de consommation d'énergie, via la coordination avec les gestionnaires de site et l'utilisation d'un outil interne de pilotage de l'eau et de l'énergie (OPEN). Cet outil est une plateforme de supervision des consommations d'eau et d'énergie de l'Epic RATP. Il permet de visualiser les usages, de suivre les plans d'actions et d'optimiser les consommations sur 115 sites tertiaires et industriels ainsi que dans 385 gares et stations. L'outil centralise les données provenant des systèmes d'information de l'Epic RATP, des compteurs installés sur les sites et des différents fournisseurs. Il automatise la collecte de plus de 1 400 compteurs et met à disposition des tableaux de bord d'analyse, des alertes en temps réel et des rapports réguliers pour les exploitants.

Par ailleurs, l'Epic RATP met en œuvre un programme destiné à adapter son patrimoine tertiaire et industriel, composé d'une centaine de bâtiments. Ce programme est nommé « Adaptation du patrimoine immobilier aux enjeux environnementaux » (Apiee). Il intègre les obligations réglementaires et élargit le périmètre en adoptant une approche globale axée sur la décarbonation, la réduction de l'impact environnemental et la résilience au changement climatique afin de maintenir de bonnes conditions de travail à l'horizon 2050. Il vise à améliorer la performance énergétique des bâtiments, à optimiser le confort thermique hiver comme été (notamment face aux vagues de chaleur), à décarboner les approvisionnements énergétiques, à améliorer la gestion de l'eau et à promouvoir la biodiversité. Les équipes de RATP Real Estate, entité contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville, y contribuent, à travers des audits énergétiques, le pilotage d'assistance à maîtrise d'ouvrage techniques et le suivi des objectifs. Une phase d'étude de faisabilité est en cours jusqu'à mi-2026, concernant un premier lot comprenant une trentaine de bâtiments prioritaires au regard des objectifs du dispositif écoénergie tertiaire (DEET). Les premiers travaux de rénovation devraient être achevés d'ici 2032.

Dans le cadre de projets de construction de nouveaux centres bus et de rénovation énergétique de bâtiments existants, RATP Cap Île-de-France assure, pour le compte d'Île-de-France Mobilités, une mission de maîtrise d'ouvrage déléguée intégrant les enjeux énergétiques. Deux nouveaux centres bus ont été mis en service en 2024, le premier ayant obtenu les labels bâtiment bas carbone (BBCA) et haute qualité environnementale (HQE), le second étant en cours de labellisation. Deux nouveaux chantiers ont également été lancés en 2025 avec un cahier des charges équivalent.

Dans le cadre de son plan de sobriété énergétique, RATP Smart Systems a mis en place des actions sur ses locaux, dont la régulation temporisée du chauffage et une rationalisation de l'éclairage, ainsi que sur les infrastructures numériques, son cœur de métier : limitation de la climatisation des serveurs, arrêt électrique du matériel de tests non exploité, mise en place de solutions mutualisées et réplicables à grande échelle pour réduire la consommation énergétique des environnements de produits numériques.

Décarboner nos consommations d'énergie

Le groupe RATP déploie plusieurs actions visant à décarboner ses consommations d'énergie. Ces actions couvrent l'Epic RATP, RATP Dev, RATP Cap Île-de-France et RATP Real Estate (entité contrôlée par RATP Solutions Ville). Elles portent principalement sur l'intégration d'énergies renouvelables et de récupération, la conversion progressive des flottes de transport et l'optimisation des pratiques opérationnelles.

◆ **Instruments contractuels**

Des contrats à long terme d'achat direct d'électricité verte ont été conclus par les entités du Groupe situées en France, dont l'Epic RATP, RATP Dev (sur le périmètre France) et RATP Cap Île-de-France, sous forme de *Power Purchase Agreements* (PPA). À fin 2025, l'ensemble des contrats mis en place doit à terme permettre de couvrir environ 240 GWh par an, dont 60 GWh issus de nouvelles centrales solaires entrant progressivement en service à partir de 2025, 70 GWh issus de parcs éoliens et hydrauliques existants, et un nouveau contrat conclu en 2025 pour une fourniture à partir de 2026, de 110 GWh issus d'énergie de récupération produite à partir de déchets ménagers non recyclables.

◆ **Transports**

Le groupe RATP poursuit l'accompagnement des autorités organisatrices de la mobilité en France et des organismes équivalents hors de France dans la décarbonation des mobilités. À ce jour, une part significative des actifs exploités par RATP Dev et plus généralement par le groupe RATP pour le compte de ses clients repose encore sur des motorisations thermiques, notamment dans les réseaux de bus. À ce titre, la transition énergétique du matériel roulant bus constitue un enjeu central.

Ces actifs, bien qu'opérationnels, génèrent des émissions de GES dites « verrouillées » qui pourraient compromettre la trajectoire de décarbonation si leur replacement par des actifs décarbonés était reporté. Le risque de transition associé à ces émissions est pris en compte dans les projections internes, notamment à travers des plans de renouvellement progressif des flottes.

Sur le réseau de surface francilien, l'Epic RATP, soutenu par Île-de-France Mobilités et la Commission européenne, mène depuis 2014 le programme Bus2025, qui vise à convertir l'ensemble du parc de bus du réseau historique composé de 4 600 bus à l'électrique et au biométhane, et à déployer des infrastructures adaptées pour accueillir ces véhicules.

À fin 2025, le parc de bus exploité par l'Epic RATP comptait 4 630 véhicules, dont 1 099 bus hybrides, 1 095 bus 100 % électriques et 1 281 bus fonctionnant au biométhane. Ces motorisations représentaient respectivement 24 %, 24 % et 28 % du parc total, soit un total de 75 % de bus propres.

En 2026, 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.

Pour les bus diesel et hybrides, lorsque la technologie le permet, l'Epic RATP a commencé à utiliser en 2025 du biocarburant *Hydrotreated Vegetable Oil* (HVO) ou huile végétale hydrotraitée, en remplacement du gazole. Enfin, depuis 2025, l'Epic RATP expérimente avec Île-de-France Mobilités, en conditions réelles d'exploitation, 17 bus fonctionnant à l'hydrogène.

Concernant RATP Cap Île-de-France, le contrat liant la filiale à Île-de-France Mobilités prévoit le remplacement progressif de la flotte de bus fonctionnant au gazole par des motorisations électriques ou au biométhane. Le choix des technologies est réalisé conjointement avec Île-de-France Mobilités, en tenant compte des contraintes techniques d'exploitation et du contexte local propre à chaque filiale. En tant que propriétaire du matériel roulant, Île-de-France Mobilités assure la mise en œuvre opérationnelle de ce programme. En 2025, les trois filiales de grande couronne exploitées par RATP Cap Île-de-France comptent 32 % de bus fonctionnant au gaz naturel (GNV), proportion qui devrait atteindre 49 % en 2026 et 64 % en 2027 selon le planning prévisionnel établi par Île-de-France Mobilités.

Dans le cadre d'appels d'offres, RATP Cap Île-de-France intègre également des solutions innovantes conciliant les contraintes d'exploitation et les exigences de décarbonation, notamment l'utilisation de HVO pour une flotte d'environ 20 bus dont la mise en service est prévue en 2027. Par ailleurs, l'entité Origami (contrôlée par RATP Cap Île-de-France), dédiée aux contrats hors périmètre Île-de-France Mobilités, a porté sa flotte de véhicules électriques de 20 à 27 entre 2024 et 2025.

RATP Dev poursuit l'électrification de ses réseaux en France en renfort des autorités organisatrices de la mobilité et des agglomérations. Des bus électriques ont été mis en service à Narbonne, et des dépôts ont été électrifiés à Charleville-Mézières et à Épernay, permettant la transition progressive de ces réseaux vers des motorisations bas carbone.

L'entité Tootbus (contrôlée par RATP Dev) prévoit le rétrofit de bus existants et l'introduction de nouveaux bus électriques à Paris. Ces actions s'inscrivent dans les engagements pris par Tootbus dans le cadre de la déclaration de Glasgow pour l'action climatique dans le tourisme, qui prévoit une flotte 100 % électrique et une réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, par rapport à 2023. Aujourd'hui, la flotte Tootbus à Bruxelles est déjà entièrement électrique.

Aux États-Unis, RATP Dev exploite certaines des plus grandes flottes de bus électriques du pays, notamment pour les réseaux CTtransit, exploités pour le compte du département des transports du Connecticut, et Santa Maria Regional Transit en Californie aux États-Unis. En juin 2025, cette entité américaine exploitait plus de 100 véhicules électriques, ainsi que 137 véhicules hybrides électriques. RATP Dev a également accompagné la conversion du site de Zion, dans l'Utah, vers une flotte entièrement électrique.

En Italie, Autolinee Toscane accélère également le verdissement de sa flotte grâce à des financements de l'Union européenne et d'acteurs locaux. La filiale exploite une flotte de 458 bus électriques, biométhane et hybrides, et a mis en service, en 2025, 50 nouveaux bus électriques ainsi que leurs infrastructures de recharge à Florence.

Le groupe RATP déploie également le smart charging sur ses centres bus, un système de recharge dynamique pour les bus électriques qui optimise les périodes de recharge en ciblant les créneaux horaires les plus adaptés, en fonction des prix de l'énergie et de la disponibilité des énergies renouvelables sur le réseau électrique. Les résultats obtenus après expérimentation indiquent une réduction de 10 % des coûts énergétiques, un report vers les énergies renouvelables de 4 GWh, et une économie annuelle de 48 tonnes de CO_2eq à l'échelle d'un centre bus. À fin 2025, la solution est déployée sur six centres bus (soit 745 bus et 605 bornes de recharge).

Sur les réseaux ferrés, métro, RER et tramway, la récupération de l'énergie de freinage est un levier majeur : les nouveaux matériels sont systématiquement équipés de dispositifs de restitution de l'énergie au freinage, et tous les métros en région parisienne devraient l'être d'ici 2036. Aujourd'hui, sur le périmètre de l'Epic RATP, 82 % des rames sur le réseau métro en sont équipées et 100 % sur le RER et le tramway.

◆ **Bâtiments**

L'Epic RATP et RATP Real Estate, entité contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville, étudient également la possibilité de développer la production d'énergies renouvelables sur leurs actifs. Le programme solaire vise à identifier puis exploiter les potentiels d'installation de panneaux solaires sur les toitures de bâtiments ou encore les parkings des sites du groupe RATP. À fin 2025, cinq nouveaux sites existants sont en cours d'équipement de panneaux solaires. Le suivi de l'énergie ainsi produite doit être mis en place. Chez RATP Cap Île-de-France, le recours à des réseaux de chaleur urbain pour les besoins de chauffage des locaux tertiaires est mis en place dès que possible. Le centre bus de Mantes-la-Jolie est ainsi alimenté grâce au réseau de chaleur du Val Fourré, composé à plus de 50 % d'énergies renouvelables.

Dans l'objectif d'intégrer les enjeux d'atténuation du changement climatique dans ses opérations immobilières, RATP Real Estate a mis en œuvre un guide d'« Exigences environnementales pour les travaux d'aménagement » destiné aux salariés et à leurs parties prenantes, pour décliner les exigences d'écoconception dans les travaux les plus courants de façon précise et concrète. Ce guide présente une liste d'actions recommandées en fonction des travaux concernés : gestion des réseaux et concessionnaires ; gros œuvre ; second œuvre ; aménagements extérieurs. Au travers des opérations qu'elles pilotent, les équipes de RATP Real Estate ont également développé un réseau de partenaires avec lesquels elles mettent en œuvre les dernières avancées réglementaires et techniques concourant à l'atténuation du changement climatique : recours au réemploi, mise en œuvre de matériaux biosourcés et de béton bas carbone, entre autres.

◆ **Déplacements professionnels**

Au 31 décembre 2025, le parc de véhicules auxiliaires de l'Epic RATP compte 1 297 véhicules légers et 65 poids lourds, utilisés principalement pour les activités de maintenance, l'exploitation du réseau et les missions de sûreté.

Outre un travail sur l'optimisation de la taille de la flotte, l'Epic RATP a engagé l'électrification, au fil des renouvellements, de 100 % de son parc de véhicules légers. Depuis le 1er janvier 2025, tous les renouvellements de véhicules légers sont exclusivement 100 % électriques.

Le succès de cette transformation repose sur le déploiement d'une infrastructure de recharge robuste et intelligente, capable de répondre aux contraintes d'une activité continue 24h/24 et 7j/7. Pour ce déploiement, le Groupe s'appuie sur l'entité RATP Real Estate et sur un marché global couvrant la fourniture, l'installation, la maintenance et la supervision des bornes de recharge sur cinq ans. Une approche intégrée qui garantit cohérence et performance.

Cette transformation progressive permettra d'éviter de l'ordre de 14 400 tonnes de CO_2eq d'émissions cumulées sur la période 2024-2034.

À fin 2025, la flotte compte 239 véhicules auxiliaires électriques.

Intégrer des critères de durabilité dans les projets d'investissement

Les biens immobilisés font partie des postes significatifs d'émissions de GES de l'Epic RATP (65 % des émissions relatives au scope 3, selon le bilan des émissions de GES sur l'année 2024). L'Epic RATP s'engage ainsi à intégrer une démarche d'écoconception et d'écospécification dans ses projets (matériels roulants, infrastructures, gares et stations, digital, bâtiments et systèmes d'information). Les dossiers d'investissement, les achats, les politiques industrielles et produits et la gestion des actifs tiennent compte d'une approche environnementale, et des feuilles de route par direction ont été construites.

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 de systèmes d'information et digitaux), une analyse approfondie des enjeux et impacts en matière de durabilité est attendue, structurée autour de neuf critères regroupés en trois axes principaux (transition écologique, santé environnementale, responsabilité sociétale). Ces enjeux sont ainsi pris en compte dans le processus de décision d'investissement.

Par ailleurs, en 2025, une démarche structurante a été lancée : la mise en place d'un prix interne du carbone destiné aux projets et aux familles d'actifs de l'Epic RATP, dont l'ambition est notamment de favoriser l'adoption de solutions bas carbone lorsqu'elles présentent un surcoût. Ce mécanisme est décrit plus en détail dans le sous-chapitre « Tarification Interne du Carbone ».

L'Epic RATP mène également une démarche de numérique responsable, spécifique aux enjeux associés aux services et équipements numériques, incluant des leviers de formation et sensibilisation, d'analyses en cycle de vie, d'optimisation des hébergements et infrastructures, d'intégration de critères RSE dans les marchés. Un dispositif d'accompagnement à l'écosocioconception des services numériques est également en place.

Faire des achats un levier de décarbonation

Les émissions des GES de l'Epic RATP associées aux achats sont estimées à 17 % des émissions relatives au scope 3, selon le bilan des émissions de GES sur l'année 2024.

La visibilité limitée sur les émissions réelles associées aux différentes catégories d'achats est un frein au suivi et à l'amélioration de la performance carbone pour cet enjeu. C'est pourquoi l'amélioration de la quantification et du suivi des émissions associées aux achats est un chantier prioritaire, décliné en plusieurs actions clés au niveau de l'Epic RATP.

Premièrement, un travail est mené sur l'identification des marchés prioritaires en matière de carbone. En 2025, une cartographie des catégories d'achats prioritaires en termes d'impact carbone a été réalisée. À terme, l'objectif est de développer l'évaluation carbone basée sur des données physiques (facteurs d'émissions par unité achetée) en remplacement des données monétaires (facteurs d'émissions par montants dépensés pour les grands secteurs d'achats, à plus forte incertitude), afin de mesurer plus précisément l'empreinte carbone de ces segments.

Cette approche permettra de challenger les fournisseurs lors des appels d'offres sur la base de critères objectifs de performance carbone, ainsi que de mesurer les progrès réels en matière de réduction des émissions sur ces marchés.

Ensuite, des critères carbone sont intégrés dans les marchés prioritaires. En 2025, cinq marchés ont été attribués en intégrant un critère carbone, représentant un tiers de la note RSE, laquelle comptait entre 5 % et 15 % de la notation globale selon les marchés. Pour 2026, sont visés le déploiement de critères carbone sur

dix nouveaux marchés et une augmentation de la pondération de ce critère. Ces évolutions permettront de renforcer progressivement la prise en compte du carbone dans nos décisions d'achat.

En 2025, l'Epic RATP a signé un partenariat avec Bpifrance, permettant de proposer à ses fournisseurs, très petites entreprises (TPE) et petites et moyennes entreprises (PME), un parcours et un accompagnement dédié dans le but de les aider dans leur transition écologique et dans la réduction de leur empreinte carbone, et de mieux répondre aux attendus de l'Epic RATP dans ses appels d'offres.
La priorité dans l'ensemble des dispositifs proposés a été donnée au Diag Décarbon'Action. Ce dispositif financé par l'Ademe et opéré par Bpifrance, en collaboration avec l'Association pour la transition bas carbone (ABC), propose aux fournisseurs un accompagnement par un expert pour mesurer les émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre de leur entreprise, élaborer un plan d'actions sur mesure pour décarboner leur activité et embarquer leurs parties prenantes en valorisant leur démarche de décarbonation. L'objectif est de permettre à 250 fournisseurs de bénéficier du dispositif d'ici trois ans.

Enfin, en complément, une solution numérique de mesure de l'empreinte carbone des achats est en projet. Celle-ci a pour but d'industrialiser la collecte et le suivi des émissions de gaz à effet de serre liées aux achats via le déploiement d'un outil dédié. Cette solution permettra d'évaluer l'empreinte carbone des offres fournisseurs dès la phase d'appel d'offres, puis de suivre les émissions tout au long de la vie du marché afin d'objectiver les réductions réalisées. Elle doit être déployée en 2026 en phase pilote, avec une extension progressive par la suite.

Former, sensibiliser les collaborateurs

Le plan de décarbonation du groupe RATP inclut un volet dédié à la sensibilisation et à la formation, conçu pour accompagner chaque métier dans l'intégration des enjeux climatiques. Pour cela, de multiples formats sont mobilisés : modules de formation, webinaires thématiques, campagnes de communications internes, événements, etc. Le groupe RATP a créé une académie de la transition écologique en charge de structurer un programme de formation dédié aux salariés, intégrant plusieurs enjeux dont celui du climat.

Par ailleurs, le réseau des « Fresqueur.euses RATP », lancé en 2022, rassemble une cinquantaine de salariés du Groupe formés à animer les ateliers Fresque du Climat. Ces ateliers 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. Au 31 décembre 2025, plus de 2 000 personnes ont participé à ces ateliers, dont environ 380 au cours de l'année 2025.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §36 + §37 / Draft Amended ESRS E1 §24(b) / Draft Amended ESRS §41(a) + §41(c) + §41(d)]

Ressources financières allouées aux actions clés

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38 >]

Le groupe RATP mobilise des ressources pour mettre en œuvre ses actions clés en matière d'atténuation du changement climatique. Ces ressources sont réparties entre dépenses d'investissement (Capex) et dépenses d'exploitation (Opex), selon les projets et les filiales concernées.

◆ Type de ressources allouées et dépendances

Les ressources financières engagées concernent notamment :
- le renouvellement des flottes de véhicules avec des bus à faibles émissions de GES (électriques, hydrogène, biogaz) ;
- la modernisation du matériel roulant ferroviaire ;
- la création ou l'adaptation d'infrastructures dédiées à la transition énergétique, par exemple lors des programmes de modernisation de matériels roulants ferroviaires et pour l'installation de bornes de recharge ;
- le déploiement d'outils numériques pour le suivi énergétique et environnemental.

Les ressources non financières font référence au capital humain mobilisé dans les différentes entités du Groupe pour piloter les plans de transition, déployer les plans d'actions, assurer la maintenance des équipements, et former les équipes.
La mise en œuvre de ces moyens dépend de plusieurs conditions préalables :
- le soutien des autorités organisatrices de la mobilité, notamment pour le financement des flottes et des infrastructures ;
- l'évolution des politiques publiques ;
- la disponibilité des technologies et alternatives bas carbone et leur adaptation aux contextes locaux.

◆ Ressources financières actuelles

Au niveau de l'Epic RATP, deux actions structurantes concentrent des investissements majeurs : le programme Bus2025 et la modernisation du matériel roulant.
Le programme Bus2025, financé par Île-de-France Mobilités et la Commission européenne, s'est traduit par des dépenses d'investissement prévues à fin 2025 de l'ordre de 1,4 milliard d'euros, dont plus de 800 millions d'euros pour le matériel roulant et près de 600 millions d'euros pour l'adaptation des centres bus aux nouvelles énergies de traction.
Parallèlement, sur le réseau ferré, le renouvellement des rames et la modernisation des infrastructures associées représentent ainsi une dépense d'investissement annuelle de 600 millions d'euros qui permet de répondre également aux autres enjeux de performance globale de service, confort des voyageurs et évolutions réglementaires.
Pour les autres filiales et les autres actions clés de l'Epic RATP, le rapport ne fournit pas à date d'informations sur les montants des ressources financières significatives allouées.

◆ Ressources financières futures

La réussite du plan de transition dépend également de la disponibilité de ressources financières futures. L'accès à des financements publics, à des partenariats technologiques et à des dispositifs de soutien à l'innovation sera déterminant pour maintenir le rythme de transformation.
À ce jour, le groupe RATP n'a pas encore communiqué de fourchette quantitative concernant les ressources financières futures à court, moyen ou long terme. Un travail sera engagé en 2026 afin de pouvoir préciser ces éléments.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38]

Cibles du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique – Réduction des émissions de gaz à effet de serre [E1-6]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §42 + §43 / Draft Amended ESRS E1 §26 >]

Le groupe RATP ne dispose pas, à date, d'une cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre définie au niveau Groupe. Des cibles sont définies séparément par les entités, notamment au niveau de l'Epic RATP, de RATP Dev et de RATP Cap Île-de-France.

L'Epic RATP s'est fixé pour objectif de 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 (approche basée sur la localisation, mesuré en valeur absolue – tonnes de CO_2eq). Sur le même périmètre, en tenant compte de l'évolution de l'activité (ici une augmentation de la fréquentation), il est attendu un résultat de -45 % d'émissions de GES par voyageur.kilomètre transporté sur la même période, soit entre 2019 et 2027. Une revue annuelle est réalisée afin de vérifier l'efficacité des actions menées, ajuster la cible intermédiaire à atteindre l'année suivante et s'assurer du respect de la trajectoire définie pour atteindre l'objectif.
Cette cible est aujourd'hui définie sur les émissions de GES associées à l'énergie (postes 1.1, 1.2, scope 2 et poste 3.3), qui représentent 25 % du total des émissions en 2025 (approche basée sur la localisation), et représentaient 52 % des émissions en 2019 (année de référence). Il est complété par un engagement spécifique sur les achats (voir informations à la section « Cibles du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique – Autres cibles [E1-6] »).
En valeur absolue, cela représente une diminution de 166 500 tonnes de CO_2eq, par rapport à la valeur de référence de 385 000 tonnes de CO_2eq en 2019. Cette diminution concerne le scope 1 à hauteur de 80 % et le scope 3 à hauteur de 20 %.

Cet engagement sur le périmètre de l'Epic RATP est validé par l'initiative Science Based Targets (SBTi), confirmant qu'il est aligné scientifiquement sur la trajectoire la plus ambitieuse de l'Accord de Paris, visant à limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C, objectif partagé par le plan d'entreprise Ambition 2030. La méthodologie SBTi repose sur des scénarios de décarbonation, notamment ceux du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et ceux de l'Agence internationale de l'énergie (IEA). La fixation de la cible ne prend pas en compte les seuils écologiques.

À fin 2025, l'Epic RATP enregistre une réduction de 40 % des émissions de GES associées aux consommations d'énergie par rapport à 2019, et de 39 % selon l'indicateur de CO_2eq par voyageur.kilomètre transporté. Comme indiqué à la sous-section « Précisions méthodologiques », ces calculs sont en partie effectués à partir de données extrapolées pour le dernier trimestre 2025. Une mise à jour sera réalisée dans le prochain rapport de durabilité.
En 2024, l'Epic RATP constatait une réduction de 29 % et 28 % par rapport à 2019 de ces indicateurs respectifs.
La cible a été définie selon l'hypothèse d'une continuité des activités sans évolution significative.

L'Epic RATP révisera ses objectifs en 2026 suite à une évolution significative de son périmètre, notamment liée à la sortie des activités bus du périmètre de l'Epic RATP, qui modifiera la répartition des émissions et des actions de décarbonation au sein du Groupe.

Pour référence, la Stratégie nationale bas carbone française (SNBC) vise une réduction des émissions du secteur des transports de 28 % en 2030 par rapport à 2015, et l'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050. L'Epic RATP contribue à ces objectifs à la fois à travers la décarbonation de ses activités et par son rôle dans le report modal nécessaire à la décarbonation du secteur (report de modes intensifs en carbone vers les transports collectifs qui le sont moins). Le renforcement de l'offre de transports collectifs est l'un des leviers mobilisés au niveau national, avec un gain de part modale de sept points anticipé par la SNBC. Ainsi, la décarbonation du secteur passe en partie par l'augmentation des services de transports collectifs, et donc leurs émissions absolues, ce qui place les entités du Groupe exploitant des réseaux (Epic RATP, RATP Dev et RATP Cap Île-de-France) dans une position particulière vis-à-vis de l'alignement avec la trajectoire sectorielle.

RATP Dev s'inscrit également dans une trajectoire de réduction de ses émissions de GES cohérente avec les objectifs européens de neutralité carbone à horizon 2050 et l'Accord de Paris. Une cible d'intensité carbone a été fixée pour le périmètre France et Suisse, conformément à la réglementation applicable : réduire de 35 % les émissions de CO_2eq par 100 km parcourus d'ici 2030, par rapport à 2024. Le choix d'une cible d'intensité carbone permet de s'adapter au périmètre évolutif de RATP Dev, avec des entrées ou sorties régulières de filiales selon les appels d'offres qui rendent la définition d'une cible en valeur absolue complexe et incertaine.
Cette cible est brute, sans intégration de crédits carbone, d'absorptions ou d'émissions évitées. Les émissions sont mesurées via un outil spécialisé, et l'indicateur est exprimé en grammes de CO_2eq par kilomètre parcouru.
La cible repose sur :

- des données consolidées issues des mêmes entités contrôlées par RATP Dev incluses dans le périmètre de l'information en matière de durabilité (voir « Annexe RD-1 – Entités du groupe RATP incluses dans les informations du rapport de durabilité sur l'année 2025 ») ;
- un outil de mesure des émissions couvrant les scopes 1 et 2 et couvrant partiellement le scope 3 ;
- une trajectoire de décarbonation sectorielle alignée avec les politiques françaises et européennes ;
- des scénarios climatiques et politiques du 3e plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC 3, du 10 mars 2025) et de la stratégie européenne pour une mobilité durable.

Elle intègre les hypothèses suivantes : croissance organique, évolution des usages, facteurs réglementaires liés aux obligations des autorités organisatrices de la mobilité et organismes équivalents dès 2025, et conditions technologiques sur les motorisations alternatives.
La cible couvre les scopes 1, 2 et 3 liés aux consommations d'énergie associées à l'exploitation des véhicules et infrastructures. Elle est définie pour le périmètre France, avec des extensions prévues dans le plan de transition 2026.
À fin 2025, RATP Dev (sur son périmètre France et Suisse) a réduit de 5 % ses émissions de CO_2eq par 100 km parcourus par rapport à 2024 et à isopérimètre d'activité.

RATP Cap Île-de-France a adhéré début 2025 à la charte Objectif CO_2, fixant pour les entités qu'elle contrôle situées en grande couronne francilienne une cible de réduction de 5 % des émissions directes de GES de la fraction bus d'ici 2027, par rapport à 2024, en tonnes de CO_2eq par kilomètre. L'évaluation annuelle est réalisée

via une plateforme dédiée et selon la méthodologie du dispositif. À fin 2025, RATP Cap Île-de-France a réduit de 2,7 % ses émissions de CO_2eq par kilomètre parcourus par rapport à 2024.

Dans le cadre de sa feuille de route RSE, RATP Solutions Ville a défini la décarbonation comme priorité, mais aucune cible précise n'est encore établie. La réalisation d'un bilan des émissions de GES est prévue en 2026. Il couvrira l'ensemble des entités contrôlées par RATP Solutions Ville. À l'issue de ces travaux, un plan de décarbonation sera défini et assorti d'une trajectoire opérationnelle.

RATP Smart Systems n'a pas encore décliné de cibles de réduction de ses émissions de GES.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §42 + §43 / Draft Amended ESRS E1 §26]

Cibles du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique – Autres cibles [E1-6]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §42 + §43 / Draft Amended ESRS E1 §26 >]

En complément de son objectif de réduction des émissions de GES, l'Epic RATP a défini plusieurs cibles associées à ses actions clés. Ces cibles portent en particulier sur les achats, la performance énergétique et l'intégration d'énergies renouvelables

Sur les achats, l'Epic RATP s'est fixé pour objectif de garantir qu'à l'horizon 2027, 70 % du montant total de ses achats soient réalisés auprès de fournisseurs engagés dans l'initiative SBTi ou équivalent. À fin 2025, cette part s'élève à 53 %.

S'agissant de la performance énergétique, l'Epic RATP s'est fixé un objectif de réduction des consommations d'énergie rapportées à l'offre de service (mesurée en voiture.km) de 15 % d'ici 2029, par rapport à 2019, hors activité bus, soit un passage de 3,7 à 3,1 kWh par voiture.km. Des jalons intermédiaires sont fixés chaque année pour l'année suivante, sur la base de projections sur l'offre de transport, d'hypothèses sur l'évolution de la performance énergétique, de projections d'évolutions du parc immobilier et des prévisions de travaux sur le patrimoine bâtimentaire. Chaque business unit et direction de l'Epic RATP s'est vue attribuer des objectifs spécifiques pour contribuer à la réalisation de cette cible globale.

Par ailleurs, l'Epic RATP s'est fixé deux cibles supplémentaires : intégrer 15 % d'énergies renouvelables dans son mix électrique d'ici 2030 et atteindre 100 % de véhicules électriques dans sa flotte de véhicules auxiliaires à la même échéance.

À fin 2025, les résultats sont les suivants :
- la baisse de consommation d'énergie de l'Epic RATP est estimée à 11,5 % (consommation en kWh par voiture.km, hors activité bus) par rapport à 2019. Comme présenté à la sous-section « Précisions méthodologiques », ces calculs sont en partie effectués à partir de données extrapolées pour le dernier trimestre 2025. Une mise à jour sera réalisée pour la prochaine période de reporting ;
- la part d'énergies renouvelables dans la consommation d'électricité de l'Epic RATP s'établit à 5 % ;
- le parc de véhicules auxiliaires compte 239 véhicules électriques sur 1 297 véhicules légers (soit plus de 18 %).

En soutien à son propre objectif de réduction des émissions, RATP Dev a établi une cible spécifique France (dans le cadre des réglementations en vigueur) : atteindre un taux de 55 % de bus à énergie alternative (électrique, hydrogène, biométhane) sur ses réseaux français et suisses d'ici 2030. Cette cible s'inscrit dans la continuité des actions engagées pour décarboner l'exploitation. À fin 2025, la flotte était composée de 27,8 % de bus à énergie alternative.

Cette trajectoire repose sur les mêmes hypothèses que celles de la cible de réduction des émissions présentée dans la section « Cibles du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique – Réduction des émissions de gaz à effet de serre [E1-6] ». Parallèlement, RATP Dev s'est fixé l'objectif d'obtenir la certification ISO 50001 (système de management de l'énergie) pour cinq grands réseaux d'ici 2029. Enfin, RATP Dev vise à atteindre une part de 20 % d'énergies renouvelables dans sa consommation d'électricité à partir de mi-2026 sur le réseau opéré à Lyon.

Dans le cadre de ses contrats d'exploitation avec Île-de-France Mobilités, RATP Cap Île-de-France a défini plusieurs cibles visant à contribuer à la réduction des émissions de GES :
- former et sensibiliser 100 % des conductrices et conducteurs à l'écoconduite ;
- équiper 100 % des centres bus de dispositifs de télérelève pour la consommation d'énergie ;
- équiper 100 % des bus de boîtiers permettant la remontée de données de consommation.

L'amélioration du suivi des consommations d'énergie (électricité, gaz, fioul, réseaux de chaleur) et des consommations de carburant est en cours. L'objectif est de mettre en place, à compter de janvier 2026, une revue mensuelle des indicateurs de performance énergétique. Dans cette perspective, RATP Cap Île-de-France déploie des outils de télérelève et un dispositif de reporting commun à l'ensemble des entités qu'elle contrôle. Ces dispositifs permettront, dès 2026, d'assurer un suivi centralisé et homogène des performances énergétiques sur l'ensemble du périmètre exploité.

Dans le cadre de son plan de sobriété lancé en 2022, RATP Smart Systems avait fixé un objectif de réduction de 10 % de sa consommation électrique par rapport à 2019. Cet objectif a été atteint et dépassé, la diminution de consommation dépassant désormais les 30 % sur périmètre constant.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §42 + §43]

Indicateurs du groupe RATP relatifs à l'atténuation du changement climatique – Consommation d'énergie et mix énergétique [E1-7]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §39 + §41 / Draft Amended ESRS E1 §27 + §28 + §29 >]

En 2025, le groupe RATP a consommé 4 189 227 MWh d'énergie.

Deux catégories de consommations énergétiques sont prises en compte :

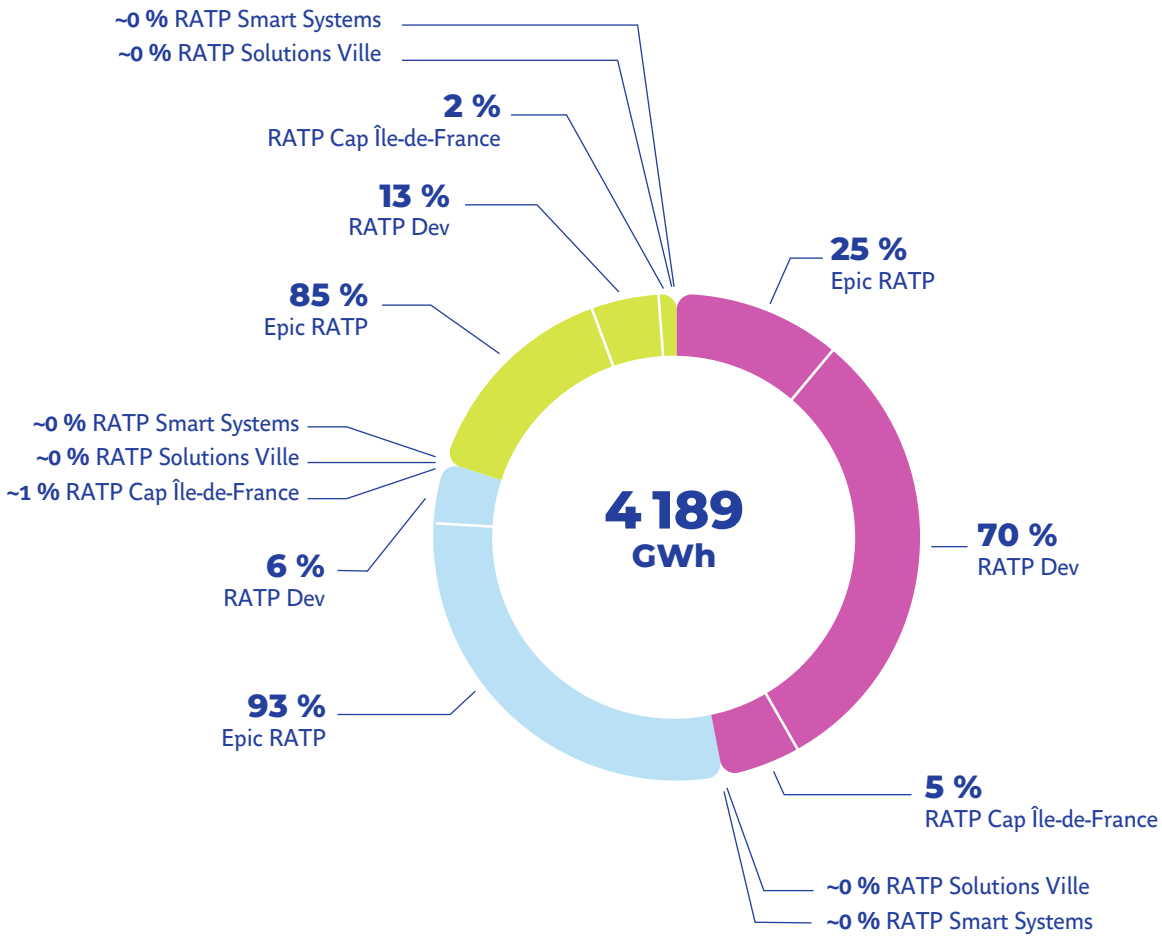
– les consommations d'énergie liées aux activités propres des entités du groupe RATP dans le périmètre des informations en matière de durabilité, représentant 4 188 258 MWh en 2025 ;

– dans le cadre d'activités de mise à disposition de locaux par RATP Solutions Ville, les consommations d'énergie achetées par une entité du groupe RATP pour le compte d'entreprises ou organismes externes. Ces consommations s'élèvent à 969 MWh en 2025.

VENTILATION DES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE DU GROUPE RATP PAR SOURCE, 2025

	Groupe RATP 2025
1) Consommation de combustible provenant du charbon et des produits à base de charbon - (MWh)	-
2) Consommation de combustibles provenant du pétrole brut et de produits pétroliers - (MWh)	1 234 057
3) Consommation de combustible provenant du gaz naturel - (MWh)	253 109
4) Consommation de combustible provenant d'autres sources fossiles - (MWh)	-
5) Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles - (MWh)	480 965
6) Consommation totale d'énergie fossile - (MWh) (calculée comme la somme des lignes 1 à 5)	**1 968 131**
Part des sources fossiles dans la consommation totale d'énergie - (%)	47 %
7) Consommation provenant de sources nucléaires - (MWh)	**1 363 665**
Part de la consommation provenant de sources nucléaires dans la consommation totale d'énergie - (%)	33 %
8) Consommation de combustible provenant de sources renouvelables, y compris de la biomasse - (MWh)	579 866
9) Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables - (MWh)	277 566
10) Consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite - (MWh)	-
11) Consommation totale d'énergie renouvelable - (MWh) (calculée comme la somme des lignes 8 à 10)	**857 432**
Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie - (%)	20 %
Consommation totale d'énergie - (MWh) (calculée comme la somme des lignes 6, 7 et 11)	**4 189 227**

RÉPARTITION DES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE DU GROUPE RATP PAR SOURCE ET PAR ENTITÉ, 2025



Énergies fossiles	Énergie nucléaire	Énergies renouvelables
47 %	33 %	20 %
1 968 GWh	1 364 GWh	857 GWh

L'année 2025 est la première pour laquelle le groupe RATP présente une ventilation par source (énergies fossiles, nucléaire, renouvelables). À ce titre, aucune donnée historique comparable n'est disponible pour cet indicateur. Toutefois, un suivi global des consommations énergétiques est assuré de longue date et présenté dans le cadre du suivi de l'atteinte des cibles énergétiques dans la section « Cibles du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique – Autres cibles ». Par ailleurs, les évolutions contextuelles sont décrites dans la section « Indicateurs du groupe RATP relatifs à l'atténuation du changement climatique – Émissions brutes de gaz à effet de serre sur les scopes 1, 2 et 3 [E1-8] ».

Utilisation de données estimées

En raison de contraintes calendaires sur la disponibilité des données de facturation, les consommations d'énergie de fin d'année font l'objet d'une estimation pour l'Epic RATP, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems, comme suit :

- pour les usages liés aux bâtiments, les données réelles couvrent la période de janvier à septembre, tandis que les consommations d'octobre à décembre sont estimées ;
- pour les autres usages, les données réelles couvrent la période de janvier à octobre, et les consommations de novembre et décembre sont estimées.

Les estimations des consommations reposent sur une extrapolation des données existantes sur la base des données de l'année N-1. Elles seront ainsi corrigées lors de la prochaine période de reporting, sur la base des données de consommation réelle.

Pour RATP Dev, dans certains cas de données manquantes (représentant environ 8 % du total des données), des estimations sont réalisées à partir des données de l'année N-1 ou de ratios basés sur des entités contrôlées par RATP Dev comparables ou encore des ratios basés sur des sources externes au groupe RATP.

Précisions méthodologiques

Les indicateurs de consommation énergétique du groupe RATP rendent compte de la consommation d'énergie provenant de sources fossiles, nucléaires et renouvelables. Ces indicateurs sont exprimés en mégawattheures (MWh) de pouvoir calorifique inférieur (PCI).

Les principales sources d'énergie utilisées par le groupe RATP sont les suivantes : l'électricité, le gaz naturel, la chaleur urbaine, le froid urbain, le gazole B7, le gazole B10, le gazole non routier (GNR), l'essence, le carburant E85, le gaz naturel pour véhicules (GNV), le biométhane destiné aux véhicules (bioGNV), le *Gas-to-Liquid* (GTL), le gaz naturel comprimé (GNC), l'huile végétale hydrotraitée (HVO), l'hydrogène, le fioul et la biomasse.
Le groupe RATP ne consomme pas de combustibles provenant du charbon ou de ses dérivés.

Les indicateurs sont établis à partir des données de consommations énergétiques par source, issues des facturations. Lorsque les données sont exprimées en kilowattheures (kWh), une conversion directe en MWh est appliquée. Lorsqu'elles sont exprimées en unités de volume ou de masse (litres, mètres cubes ou kilogrammes), des facteurs de conversion sont utilisés afin de les exprimer en MWh. Ces facteurs de conversions proviennent de différentes sources, en majorité de l'Ademe.

Les indicateurs sont calculés pour chaque entité comprise dans le périmètre du présent rapport, puis consolidés au niveau du groupe RATP.

Toutes les consommations couvertes par des garanties d'origine (notamment pour l'électricité, le bioGNV, l'HVO et l'hydrogène) sont incluses dans les calculs de consommation d'énergies renouvelables. En France, le groupe RATP a recours notamment à des contrats d'achat d'électricité renouvelable de type *Power Purchase Agreements* (PPA), comme présenté à la sous-section « Instruments contractuels » de la section « Décarboner nos consommations d'énergie ».
La consommation d'électricité non couverte par des garanties d'origine est ventilée par source en utilisant le mix énergétique national du pays dans lequel l'électricité est consommée, sachant que seule la filiale RATP Dev est concernée par des consommations dans des pays autres que la France.
Les données relatives au mix énergétique national proviennent de l'*European Energy Exchange* (EEX) pour la France et de l'*International Energy Agency* (IEA) pour les autres pays (Italie, Belgique, États-Unis…).

Les consommations d'énergie associées aux réseaux de chaleur et de froid urbain sont ventilées entre sources d'énergies fossiles et renouvelables selon le mix d'approvisionnement énergétique de chaque réseau.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §39 + §41 / Draft Amended ESRS E1 §27 + §28 + §29]

Indicateurs du groupe RATP relatifs à l'atténuation du changement climatique – Émissions brutes de gaz à effet de serre sur les scopes 1, 2 et 3 [E1-8]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §39 + §41 / Draft Amended ESRS E1 §31 + §32 + §27 >]

BILAN DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ASSOCIÉES À L'ÉNERGIE POUR L'ANNÉE 2025 – GROUPE RATP

	2025					
	Groupe RATP	**Epic RATP**	**RATP Dev**	**RATP Cap Île-de-France**	**RATP Solutions Ville**	**RATP Smart Systems**
Émissions de GES scope 1 associées à l'énergie[4] (tonnes de CO_2eq)	**362 932**	100 019	241 052	21 829	21	11
Émissions de GES scope 2 - méthode basée sur la localisation (tonnes de CO_2eq)	**319 278**	58 209	258 593	2 466	-	9
Émissions de GES scope 2 - méthode basée sur le marché (tonnes de CO_2eq)	**301 225**	38 982	259 845	2 369	-	29
Émissions indirectes de GES associées à l'énergie (scope 3)[5] (tonnes de CO_2eq)	**223 662**	73 947	143 803	5 852	60	-
Total des émissions associées à l'énergie – méthode basée sur la localisation (tonnes de CO_2eq)	**905 872**	232 175	643 448	30 147	81	20
Total des émissions associées à l'énergie – méthode basée sur le marché (tonnes de CO_2eq)	**887 819**	212 948	644 700	30 050	81	40

4. Inclut les postes 1.1 « Émissions directes des sources fixes de combustion » et 1.2 « Émissions directes des sources mobiles de combustion »
5. Inclut les postes 3.3 « Activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie (non incluses dans les scopes 1 et 2) » (correspondant à l'amont de l'énergie) et 3.11 « Utilisation des produits vendus » (correspondant aux achats d'énergie pour des sites occupés par autrui)

BILAN DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE - SUIVI DE L'ÉVOLUTION (PÉRIMÈTRE UNIQUEMENT DE L'EPIC RATP)

	2019 [Epic RATP]	2024 [Epic RATP]	2025 [Epic RATP]	% de variation 24-25 [Epic RATP]	% de variation 19-25 [Epic RATP]
Émissions brutes de GES scope 1 (tonnes de CO_2eq)	**240 766**	**142 447**	**100 019**	**- 30 %**	**- 58 %**
Émissions brutes de GES scope 2 basées sur la localisation (tonnes de CO_2eq)	**62 792**	**57 150**	**58 209**	**+ 2 %**	**- 7 %**
Émissions brutes de GES scope 2 basées sur le marché (tonnes de CO_2eq)	N.C.	N.C.	**38 982**	N.C.	N.C.
Émissions totales brutes indirectes de GES (scope 3) (tonnes de CO_2eq)	**441 851**	**770 883**	**768 367**		**+ 74 %**
3.1 Biens et services achetés	108 763	128 851			+ 18 %
3.2 Biens d'investissement	178 196	497 427			+ 179 %
3.3 Activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie (non incluses dans les scopes 1 et 2)	85 291	76 463	73 947	- 3 %	- 13 %
3.4 Transport et distribution en amont			N.A.		
3.5 Déchets générés par les activités	8 755	7 468			- 15 %
3.6 Voyages d'affaires			N.S.		
3.7 Déplacements domicile-travail des salariés	60 845	60 675			- 0,3 %
3.8 Actifs loués en amont			N.A.		
3.9 Transport et distribution en aval			N.C.		
3.10 Traitement ultérieur des produits vendus			N.A.		
3.11 Utilisation des produits vendus			N.A.		
3.12 Traitement en fin de vie des produits vendus			N.A.		
3.13 Actifs loués en aval			N.A.		
3.14 Franchises			N.A.		
3.15 Investissements			N.A.		
Autres émissions indirectes			N.A.		

N.A. : Non applicable – N.S. : Non significatif – N.C. : Non calculé (cf. précisions ci-après)

Précisions méthodologiques

Les émissions de GES associées aux consommations d'énergie (se retrouvant sur les scopes 1, 2 et 3) constituent la première source d'émissions directes et sont suivies pour l'ensemble du périmètre Groupe. En 2006, l'Epic RATP a réalisé son premier bilan des émissions de GES selon la méthode Bilan Carbone®, sur l'année de référence 2005. Il a ensuite été actualisé tous les trois ans afin de suivre les progrès réalisés et orienter son plan d'actions climatique. Ce bilan mesure les émissions de GES générées directement et indirectement par ses activités (couvrant les scopes 1, 2 et 3).

À partir de l'exercice 2025, le calcul des émissions de GES du groupe RATP est réalisé selon la méthode du GHG Protocol afin de pouvoir, à terme, disposer d'une comptabilité unique des émissions de GES pour le Groupe qui opère dans 16 pays différents.

Pour l'année 2025 et exceptionnellement, le scope 3 est repris de l'exercice 2024, à l'exception du poste « 3.3 Activités liées aux combustibles et à l'énergie non incluses dans le scope 1 ou 2 ». À partir de l'exercice 2026, l'Epic RATP s'engage à mettre à jour son bilan des émissions de GES chaque année, selon la méthode GHG Protocol, pour l'ensemble des postes significatifs des scopes 1, 2 et 3.

Environ 80 % des émissions du scope 3 de l'Epic RATP ont été calculées à partir de données monétaires. L'Epic RATP s'attache à développer le recours à des données physiques pour fiabiliser les calculs sur ce scope.
Les facteurs d'émissions utilisés proviennent de la Base Empreinte® de l'Ademe, à l'exception du facteur d'émissions utilisé pour l'électricité en approche basée sur le marché, qui provient de l'*European Energy Exchange* (EEX) pour la France (émissions associées au mix résiduel de la France). RATP Dev utilise les facteurs d'émissions de l'*International Energy Agency* (IEA) pour les autres pays.

Précisions sur le périmètre de déclaration des émissions de l'Epic RATP

Le tableau ci-après présente les postes exclus du périmètre de calcul des émissions de GES de l'Epic RATP et la justification. Conformément aux dispositions prévues par la norme de publication d'informations ESRS E1, l'Epic RATP a exclu certains postes d'émissions de son périmètre de déclaration des émissions, considérés comme non significatifs sur la base du bilan d'émissions sur les données 2024.

Poste d'émissions	Poste de reporting concerné	Justification de l'exclusion
Rabattements et diffusions (déplacements des voyageurs qui se rendent ou quittent le réseau opéré par l'Epic RATP pour effectuer leur itinéraire complet)	3.9	Données partielles et insuffisamment fiables, ne permettant pas d'effectuer un calcul robuste.
Certaines catégories d'achats minoritaires	3.1	Poids non significatif, faible qualité de données, effort important de collecte et traitement des données.
Certains biens immobilisés minoritaires	3.2	Poids non significatif, faible qualité de données, effort important de collecte et traitement des données.
Eaux usées	3.5	Poids non significatif, effort important de collecte et traitement des données.
Voyages d'affaires	3.6	Poids non significatif, effort important de collecte et traitement des données.

Les postes non significatifs exclus représentent environ 5 % des émissions indirectes de l'Epic RATP (sur la base des émissions sur la période 2024). Le périmètre d'émissions de référence (2019) a été ajusté pour exclure ces mêmes postes et permettre une comparaison à périmètre égal.

Résultats des émissions de gaz à effet de serre

En 2025, les émissions de GES associées aux consommations d'énergie pour le groupe RATP s'élèvent à 906 kilotonnes de CO_2eq selon la méthode basée sur la localisation *(location-based)* et à 888 kg-tonnes de CO_2eq selon la méthode basée sur le marché *(market-based)*.
La méthode basée sur le marché tient compte des choix d'approvisionnement énergétique du Groupe, notamment des achats directs d'électricité renouvelable réalisés dans le cadre de contrats de type PPA, contrairement à la méthode basée sur la localisation, qui se base sur le mix énergétique moyen du territoire où l'électricité est consommée.

En 2025, les émissions de GES associées aux consommations d'énergie de l'Epic RATP sont de 232 kg-tonnes de CO_2eq selon la méthode basée sur la localisation, soit une diminution de 40 % par rapport à 2019. Cette évolution traduit une accélération dans la trajectoire de décarbonation de l'Epic RATP en cohérence avec l'objectif de réduction de 43 % des émissions d'ici 2027 par rapport à 2019, validé dans le cadre de l'initiative *Science Based Targets* (SBTi).
Cette diminution résulte notamment de la baisse très significative des émissions de la traction bus (- 51 % par rapport à 2019, mesurées en tonnes de CO_2eq), en cohérence avec le plan de décarbonation (voir détails à la section « Actions du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique »).

Les émissions indirectes estimées pour le scope 3 ont augmenté de 74 % entre 2019 et 2025.
L'augmentation observée des émissions indirectes est principalement liée au poste des immobilisations, en raison de la livraison de grands projets, les émissions étant intégralement comptabilisées l'année de mise en service conformément à la méthode du *GHG Protocol*. En particulier :
- des projets d'infrastructures, essentiellement le prolongement de la ligne 11 du métro à Paris et de la ligne T3b du tramway parisien ;
- des travaux majeurs sur des sites industriels et tertiaires, incluant l'atelier ferré de Vaugirard et l'adaptation des centres bus aux nouvelles motorisations électriques et bioGNV ;
- l'acquisition de matériel roulant comprenant les bus à faibles émissions (électriques et bioGNV) ainsi que le matériel roulant ferré de type MP14.

Ces investissements importants sont néanmoins, pour la plupart, des étapes nécessaires à la décarbonation des activités de l'Epic RATP et plus globalement la décarbonation des mobilités sur le territoire. Ils contribuent à la fois au développement de l'offre de transport en commun et à la poursuite des efforts de décarbonation, dans un contexte de transition des modes de transport vers des solutions à plus faible intensité énergétique et carbone.

Le poste des achats a également contribué à l'augmentation des émissions indirectes, avec une hausse de 18 % liée à une hausse des montants dépensés, ce poste étant calculé à partir de données monétaires.

En ce qui concerne les émissions de CO_2 biogénique (CO_2b), leur total net est nul sur tous les périmètres : d'après la méthodologie de la Base Empreinte® d'où sont issus les facteurs d'émissions, le CO_2 biogénique libéré par la combustion de l'énergie en scope 1 (carburants et granulés) correspond au CO_2 biogénique séquestré au préalable par les combustibles (poste 3.3).

Note sur les évolutions contextuelles durant la période

Sur le réseau en Île-de-France, l'année 2024 avait été marquée par la mise en service de nouveaux prolongements sur les lignes 11 et 14 du Métro parisien, par plusieurs interruptions de lignes pour travaux, ainsi que par les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.
L'année 2025 présente ainsi un profil nettement différent, caractérisé par une année complète d'exploitation des prolongements et un retour à un service normal sur le réseau. Elle est également marquée par la poursuite de la transition énergétique de la flotte de bus, qui constitue la première source de consommation d'énergie

fossile à l'échelle du Groupe, ainsi que la mise en concurrence du réseau de bus en Île-de-France, avec des évolutions sur les activités bus concernées à partir du 1er novembre 2025.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §39 + §41 / Draft Amended ESRS E1 §31 + §32 + §27]

Tarification interne du carbone

Présentation du prix interne du carbone adopté par le groupe RATP [E1-10]

[Draft Amended ESRS E1 §38(a) >]

L'Epic RATP a mis en place au cours de l'année 2025 un prix interne du carbone (PIC). Cette démarche s'intègre dans le plan d'entreprise Ambition 2030, en contribuant à l'intégration du climat dans les choix d'investissement et d'achats à travers une mise en perspective financière, favorisant le choix de leviers (options de conception, produits achetés) moins carbonés.

Le mécanisme de PIC à l'Epic RATP correspond à l'application d'un prix fictif aux émissions de gaz à effet de serre (GES) des solutions étudiées afin d'évaluer la pertinence d'une solution ou alternative bas carbone. Les émissions de GES évitées par la solution bas carbone, souvent financièrement plus coûteuse, sont estimées, en comparaison à celles d'une solution de référence (solution « classique »). Ces gains en CO_2eq sont valorisés en euros grâce à un prix de référence de la tonne de CO_2eq fixé préalablement. Le surcoût financier de la solution bas carbone est également intégré au calcul du « coût de l'action carbone ». Plus la valorisation des émissions évitées permet de compenser le surcoût financier initial, plus la solution bas carbone devient rentable et plus son choix est donc encouragé.

Les émissions comme les coûts de chaque solution sont évaluées sur tout le cycle de vie, de l'acquisition à la fin de vie, en incluant les éventuelles opérations intermédiaires (maintenance, renouvellement de pièces…).

Le PIC s'applique aux projets d'investissement des différentes directions de l'Epic RATP. Il est intégré le plus en amont du projet d'investissement possible, lorsque les décisions clés de conception sont prises dès les études préalables et prospectives si cela est possible, au moment des études de faisabilité ainsi que dans les plans de performance des actifs, les politiques produit et les standards. En 2025, le PIC est en phase pilote et s'adresse prioritairement aux projets les plus conséquents ; il a vocation à se généraliser progressivement avec le temps.

Le PIC retenu à l'Epic RATP correspond à la valeur tutélaire française du carbone utilisée pour l'évaluation socio-économique des projets d'investissements publics, d'après le rapport Quinet publié par France Stratégie en 2025. Ce prix augmente progressivement avec le temps jusqu'à 2050, année repère de l'objectif de neutralité carbone de la France, pour tenir compte de la rareté croissante du « droit à émettre des émissions de GES ».

[Draft Amended ESRS E1 §38(b) >]

Pour 2025, le PIC est de 275 euros par tonne de CO_2eq.

[< Draft Amended ESRS E1 §38(b)]

Il pourra être mis à jour selon les évolutions scientifiques ou règlementaires.

L'application du PIC tient compte d'un taux d'actualisation aligné sur celui des tests de dépréciation des actifs utilisés en interne.

[< Draft Amended ESRS E1 §38(a)]

Adaptation au changement climatique

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur les IRO matériels ci-dessous, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description de l'IRO
Risque	événements climatiques chroniques entraînant des coûts liés à l'usure prématurée des actifs, le dysfonctionnement de l'activité et l'adaptation du matériel	L'augmentation des températures et la fréquence de phénomènes extrêmes (canicules ou pluies intenses, par exemple) accélèrent l'usure des équipements. Ces situations peuvent entraîner des ralentissements de trafic et pèsent directement sur la qualité du service et l'efficacité du réseau. Par ailleurs, le Groupe est contraint d'investir davantage dans l'entretien ou l'adaptation des équipements.
Risque	événements climatiques extrêmes entraînant des coûts liés à la destruction ou à la réparation des actifs, le dysfonctionnement de l'activité et l'adaptation du matériel	Des événements violents comme les crues, tempêtes ou inondations peuvent endommager les infrastructures et interrompre durablement le service. Leur réparation est coûteuse et nécessite parfois d'investir dans des équipements plus résistants.
Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises dû à un manque d'adaptation de l'entreprise aux conséquences de catastrophes naturelles	Un manque d'adaptation aux catastrophes naturelles décrites ci-dessus entrave le maintien de la circulation des transports publics. Cela perturbe les particuliers et les professionnels, en complexifiant les déplacements des voyageurs et en ralentissant le transport de marchandises.
Risque	Augmentation du prix de l'énergie qui entraverait la continuité des activités par l'incapacité à y faire face économiquement	Une hausse des prix de l'électricité, du gaz et du pétrole pourrait fortement alourdir les coûts d'exploitation Cette évolution risque de fragiliser la rentabilité du Groupe et de limiter sa capacité à maintenir ses services.

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description de l'IRO
Risque	Défaut d'approvisionnement énergétique conduisant à un arrêt total ou partiel de l'activité par son incapacité à fonctionner	Une rupture d'approvisionnement soudaine en électricité, gaz ou pétrole peut interrompre la circulation des réseaux de transport et le fonctionnement des infrastructures. Les tensions géopolitiques, les événements climatiques ou la raréfaction des ressources accentuent ce risque. Une telle situation compromettrait directement la continuité du service public.
Impact négatif	Impacts sur la société et l'économie liés à un manque de résilience climatique des activités du Groupe	L'arrêt partiel ou total des activités (par exemple, en cas de rupture d'approvisionnement énergétique) affecterait l'économie locale et nationale. Il perturberait l'activité des fournisseurs, sous-traitants et clients. L'interruption prolongée des services de transports fragiliserait à plus large échelle.

Politiques du groupe RATP relatives à l'adaptation au changement climatique [E1-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §33 + §34 >]

L'adaptation au changement climatique représente un enjeu de continuité des services pour le groupe RATP. Les politiques décrites ci-après s'inscrivent dans ce cadre général et s'appuient sur les résultats des analyses des risques physiques et de transition qui sont présentées dans la section « Risques liés au climat et analyse de scénarios [E1-2] ».

La politique du groupe RATP en matière d'adaptation au changement climatique est définie par :
- la politique RSE Groupe, qui définit les objectifs applicables à l'ensemble du Groupe via l'axe 1.3 « Contribuer à l'amélioration du cadre de vie et à la résilience des villes au changement climatique » ;
- les principes de gouvernance RSE Groupe, qui précisent la gouvernance et les modalités de mise en œuvre de ces politiques ;
- le plan d'entreprise Ambition 2030 qui décline ces politiques en trajectoires, chantiers, objectifs et cibles.

RATP Infrastructures (business unit de l'Epic RATP) définit et pilote le déploiement de la politique Groupe sur l'adaptation au changement climatique à l'ensemble des directions, business units et filiales.

L'Epic RATP dispose d'un plan de protection contre le risque d'inondation (PPRI) depuis les années 2000 et s'est doté en 2019 d'un plan d'adaptation au changement climatique ciblé sur les infrastructures ferrées, ou encore d'un plan « canicule et fortes chaleurs » en 2020 pour améliorer le confort des voyageurs et des salariés. Les plans de gestion de crise thématiques « neige et verglas » et « inondation » ont par ailleurs fait l'objet de mises à jour en 2023.

À l'échelle du Groupe, le plan d'entreprise Ambition 2030, et plus particulièrement le chantier « S'adapter et se préparer aux risques liés à une hausse de + 4 °C des températures à horizon 2100 », vise à évaluer les vulnérabilités du groupe RATP face aux impacts climatiques et à mettre en œuvre des mesures de mitigation des risques associés. À la fin de l'année 2025, un premier plan d'adaptation au changement climatique a donc été élaboré à l'échelle des activités du groupe RATP en Île-de-France. Ce plan détaille les actions à mettre en œuvre aux horizons 2030 et 2050, en fonction des projections climatiques. Il vise à anticiper les impacts du changement climatique sur les infrastructures, les services et les voyageurs, et à garantir la résilience du réseau de transport dans la durée. Ce plan est conçu comme un document évolutif, destiné à être régulièrement actualisé en fonction des avancées scientifiques, des retours d'expérience et de l'évolution des risques climatiques. Les parties prenantes associées sont l'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France, afin de participer activement à l'adaptation et au déploiement de ces actions.

Cette démarche d'adaptation s'appuie sur la déclinaison des exigences de la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) et du 3e plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC 3, mesure 30). Elle repose sur quatre piliers complémentaires :
- la surveillance et la prévention des événements climatiques extrêmes, grâce à une veille opérationnelle continue, des capteurs connectés sur les réseaux ferrés, des modèles prédictifs de température du rail et des dispositifs d'alerte permettant d'anticiper les risques d'inondation, de déformation ou de déstabilisation d'infrastructures ;
- l'adaptation progressive et structurée du patrimoine et des règles de conception, incluant une évolution des référentiels techniques, la modernisation du matériel roulant, l'intégration de l'adaptation au changement climatique dans les projets et la gouvernance des investissements, et la mise en œuvre du programme « Adaptation du patrimoine immobilier aux enjeux environnementaux » (Apiee) visant à renforcer la résilience du parc tertiaire et industriel ;
- l'organisation de crise et les plans de gestion de crise thématiques, notamment à travers le PPRI et les exercices réguliers de simulation de crue ou de vague de chaleur, permettant de garantir la continuité du service public et la sécurité des agents ;
- la sensibilisation et la formation des salariés, via la création de l'Académie de la transition écologique, la Journée du Climat, et le réseau des « Fresqueur.euses RATP », afin d'intégrer les enjeux climatiques dans toutes les fonctions et métiers du Groupe.

Elle vise également à anticiper les effets du changement climatique sur les salariés (temps de pause, tenues adaptées), sur les activités opérationnelles (malaises voyageurs, défaillances des équipements, nettoyage des matériels roulants, adaptation de la maintenance), et sur la chaîne de valeur (pénuries de matériaux, hausse des coûts), via un diagnostic global et systémique de résilience climatique à l'échelle de l'Epic RATP, permettant d'orienter les investissements et les ajustements de politiques internes.

Enfin, cette démarche intègre l'identification des externalités pouvant impacter l'Epic RATP, notamment par la consolidation et la diffusion d'une veille réglementaire sur les sujets environnementaux et climatiques.

RATP Solutions Ville a quant à elle intégré l'adaptation comme l'un des quatre piliers de sa politique RSE, intitulé « L'urbanisme résilient : adapter la ville par l'optimisation des usages et de la gestion des ressources ». Il vise à contribuer à la végétalisation des villes, optimiser la consommation des ressources et prolonger la durée de vie et l'intensité d'usage des bâtiments. La feuille de route associée à cette politique sera publiée en 2026.

À date, RATP Dev, RATP Cap Île-de-France et RATP Smart Systems n'ont pas défini de politique en lien avec l'adaptation au changement climatique.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §33 + §34]

Actions du groupe RATP relatives à l'adaptation au changement climatique [E1-5]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §36 + §37 >]

Au cours de l'année 2025, sur le périmètre de l'Île-de-France, le groupe RATP a lancé différentes études afin d'alimenter sa démarche d'adaptation au changement climatique. Les méthodologies de ces dernières reposent sur les exigences formulées par le gouvernement français. Les études, détaillées à la section « Risques liés au climat et analyse de scénarios [E1-2] », ont permis de caractériser les évolutions du climat à différents horizons de temps, ainsi que les impacts et risques associés à ces aléas pour les activités, la chaîne de valeur et les salariés du groupe RATP. L'élaboration du plan d'adaptation a été alimentée par les résultats de ces initiatives lancées au long de l'année 2025, qui chacune répondent aux impacts et risques associés directement à l'adaptation au changement climatique.

Surveillance et prévention

L'Epic RATP a renforcé sa capacité de veille, d'anticipation et d'intervention face aux phénomènes météorologiques extrêmes. La structure interne permanence générale du Groupe assure une surveillance opérationnelle continue du réseau, s'appuyant sur les alertes de Météo France, Vigicrues et des acteurs locaux. Cette veille permet d'activer en temps réel les dispositifs de prévention adaptés.
Des capteurs connectés mesurent la température du rail en continu et alimentent un modèle prédictif interne : lorsque la température dépasse 57 °C, la vitesse des trains est ajustée afin d'éviter toute déformation de voie et de préserver la sécurité ferroviaire.
En parallèle, près de 300 postes d'épuisement et des dispositifs anti-inondation temporaires permettent de canaliser les eaux de ruissellement et d'éviter les intrusions d'eau dans les stations. La surveillance porte également sur les ouvrages sensibles et les talus ferroviaires, afin d'anticiper les risques de ruissellement, de déstabilisation ou d'affaissement. Ces dispositifs de prévention visent à limiter les coûts financiers liés à l'usure prématurée des actifs, à prévenir les interruptions de service et à garantir la sécurité des voyageurs et du personnel.

Adaptation du patrimoine et des règles de conception

Sur le patrimoine bâti, le programme Apiee de l'Epic RATP (voir item « Bâtiments » de la sous-section « Économiser de l'énergie ») intègre les enjeux d'adaptation au changement climatique, en particulier à travers la prise en compte du confort thermique, notamment le risque de vagues de chaleur. Au travers des opérations qu'elles pilotent, les équipes de RATP Real Estate (entité contrôlée par RATP Solutions Ville) mettent en œuvre les avancées réglementaires et techniques concourant à l'adaptation des bâtiments au changement climatique : respect du plan local d'urbanisme bioclimatique (PLUb) de la Ville de Paris, recherche de hauts niveaux de certifications environnementales sur les bâtiments, prise en compte de la qualité de vie et des conditions de travail (QVCT) dans les programmes d'aménagement.

Depuis 2025, la prise en compte des enjeux de durabilité dans les dossiers d'investissement (voir sous-section « Intégrer des critères de durabilité dans les projets d'investissement ») intègre l'adaptation au changement climatique. Cette initiative concerne principalement les dossiers d'investissement de plus de 15 millions d'euros et permet de favoriser l'intégration des enjeux portés par la politique RSE du Groupe dans ses projets d'envergure en valorisant l'identification des impacts climatiques futurs et actuels sur les projets ; l'identification des leviers réglementaires (internes, régionaux et nationaux) et d'amélioration (réduction de la vulnérabilité face aux aléas climatiques) ; le partage des connaissances des conséquences du changement climatique sur l'activité du Groupe et, enfin, l'institutionnalisation de différents indicateurs de suivi afin d'assurer une cohérence avec les différents horizons de temps.

Afin de mieux anticiper les conditions climatiques futures, un travail d'identification des référentiels techniques internes a été mené en fin d'année en collaboration avec l'ensemble du Groupe. Dans un second temps (horizon 2030), ces référentiels seront révisés par les directions, business units et filiales concernées afin d'y intégrer les évolutions attendues des conditions climatiques et d'en renforcer leur prise en compte. L'identification des référentiels techniques a également été poursuivie lors de l'année 2025, notamment concernant le matériel roulant ferroviaire. Le fruit du travail d'intégration des impacts climatiques futurs dans ces référentiels permettra, dans un futur proche, d'agir auprès des comités nationaux et internationaux de normalisation – comme l'Agence française de normalisation (Afnor) et le Comité européen de normalisation (CEN) – pour faire évoluer les hypothèses de dimensionnement climatique.

Par ailleurs, le groupe RATP a poursuivi, au cours de l'année 2025, sa participation au sein du groupe de travail mis en place par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) pour assurer une cohérence de l'adaptation du matériel roulant en matière de confort thermique lors des périodes estivales. Associant de multiples acteurs de la mobilité, ce guide est en attente de publication. Les exigences et préconisations d'actions seront intégrées dans les cahiers des charges d'Île-de-France Mobilités à la suite de la publication de ce guide et seront prises en considération par le groupe RATP.

Organisation de crise et plans de continuité d'activité

Pour garantir la continuité du service public et la sécurité de ses salariés en cas d'événements climatiques extrêmes, le groupe RATP déploie des plans de gestion de crise thématiques, adaptés aux contextes dans lesquels il intervient.
Les principales vulnérabilités, ré-évaluées par les études réalisées en 2025, sont liées à l'augmentation (en fréquence et en intensité) des épisodes d'inondation par débordement de cours d'eau ou remontée de nappes, de précipitations intenses pouvant occasionner des

phénomènes d'instabilité (en particulier les plateformes des voies et l'affaissement de talus), une augmentation des phénomènes de casses et de pannes (notamment les appareils de voie et les batteries) ainsi qu'un vieillissement prématuré des ouvrages et matériels roulants. Les fortes chaleurs et les différences extrêmes de chaleur ont également un impact sur les infrastructures comme la tenue de la voie (risque de déformation et de rupture de rail) qui ont un impact sur l'exploitation.
L'Epic RATP dispose d'une organisation de crise et de plans de continuité d'activité. L'Epic RATP participe à des exercices de simulation de crues majeures et de vagues de chaleur, souvent conduits avec les autorités régionales et les autres opérateurs de transport.
L'Epic RATP est également engagé dans les travaux régionaux sur la résilience des infrastructures de transport ferré pilotés par la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, la SNCF et l'Institut Paris Région.
En 2025, RATP Cap Île-de-France a engagé une démarche visant à doter l'ensemble des entités qu'elle contrôle de plans de gestion de crise thématiques, conformément à la méthodologie du Groupe et aux bonnes pratiques professionnelles, notamment les standards internationaux (ISO). Par ailleurs, RATP Cap Île-de-France dispose d'un dispositif de gestion de crise, reposant sur des procédures formalisées, des structures d'astreinte et des schémas d'alerte adaptés, permettant d'assurer une réponse coordonnée en cas de situation exceptionnelle.

◆ ***Plan de protection contre le risque d'inondation (PPRI)***
Mis en place en 2002 et validé par le préfet de région, le PPRI est l'un des premiers dispositifs de ce type mis en œuvre par un opérateur de transport. Il prévoit 430 ouvrages de protection pouvant être érigés en quatre jours, mobilise 900 agents formés, et repose sur des stocks permanents de matériaux.
Des portes de cloisonnement secondaire ont également été installées entre les lignes du Métro parisien pour limiter la propagation des inondations. Chaque année, la fiabilité des dispositifs et la coordination des équipes sont testées lors d'exercices.

◆ ***Plans canicule et fortes chaleurs***
Lors des épisodes de fortes chaleurs, l'Epic RATP adapte les conditions de travail de ses salariés : aménagement des plannings, pauses prolongées, distribution d'eau, points d'hydratation, port de tenues adaptées et vérification des systèmes de climatisation. Ces mesures contribuent à préserver la santé des agents et à assurer la continuité du service public. Un plan de gestion de crise thématique « neige et verglas » est également défini, ainsi qu'un plan de contingence de sécheresse (pour plus d'informations, se référer au chapitre « Eau [ESRS E4 – Non-matériel] ».
Sur ses réseaux, RATP Dev déploie un processus de maintenance pour optimiser la supervision des actifs et équipements. En parallèle, sont déployés des outils de maintenance prédictive, qui permettent d'optimiser la consommation énergétique et d'anticiper les défaillances. Localement, RATP Dev déploie des plans d'actions pour les évènements climatiques intenses.
En termes de gestion de la communication en situation d'événement ou d'incident, un dispositif d'astreinte de crise est mis en place au sein de RATP Dev et est activé en cas d'évènement climatique.
RATP Dev déploie des plans de continuité d'activité face aux évènements climatiques extrêmes, alignés avec le modèle de la norme ISO 22301 (norme sur la sécurité et résilience – systèmes de management de la continuité d'activités), au sein de ses réseaux les plus exposés. Des dispositifs spécifiques et des moyens d'adaptation du matériel roulant et des équipements sont mis en place dans ces réseaux en cas de fortes pluies, de grandes chaleurs, d'inondations ou de défaut d'approvisionnement en énergie. Ces dispositifs permettent d'assurer la continuité de service et de garantir la sécurité des voyageurs, du personnel et des biens.

Sensibilisation et formation des salariés

Afin de renforcer la culture de l'adaptation au changement climatique dans l'entreprise, des actions de sensibilisation et de formation se tiennent régulièrement. En 2025, un webinaire a été organisé avec Météo France à destination des équipes du groupe RATP intervenant sur les enjeux d'adaptation afin de présenter les projections climatiques pour l'adaptation (trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique – TRACC), d'expliciter la méthodologie et l'usage du jeu de données associées. Cette sensibilisation a permis aux équipes de mieux comprendre les évolutions climatiques futures sur lesquelles repose le plan d'adaptation du Groupe.
Une conférence sur le thème de l'adaptation au changement climatique a également été organisée en interne afin de présenter les grands enjeux climatiques futurs et les risques associés, ainsi que les objectifs stratégiques du plan d'adaptation Groupe. Destinée à l'ensemble des salariés, cette conférence a permis de partager les différents chantiers liés à l'adaptation du Groupe. Une conférence a également été réalisée avec l'Institut des futurs souhaitables.
Ces évènements participent à renforcer la culture de l'adaptation au changement climatique à toutes les échelles de l'entreprise.

Résilience énergétique

Les actions menées par l'Epic RATP sur l'enjeu énergétique dans le cadre de l'atténuation du changement climatique, détaillées à la sous-section « Économiser de l'énergie » de la section « Actions du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-5] », répondent également à un enjeu de résilience et ainsi aux risques et impact associés à l'énergie :
– la réduction des consommations d'énergie permet de réduire les besoins en approvisionnement, ainsi que la facture énergétique et donc la vulnérabilité à la volatilité des prix ;
– la sortie des carburants fossiles et le développement du recours aux énergies renouvelables, notamment en autoconsommation, permettent de réduire la dépendance aux sources externes et de diversifier les sources d'énergie, limitant la vulnérabilité à leur disponibilité et leur prix.

L'Epic RATP travaille à assurer ses activités de façon plus résiliente grâce à des besoins en énergie réduits et la sécurisation de ses approvisionnements, par exemple au travers de la mise en place de contrats de long terme d'achat d'électricité, de dix ans ou plus.
[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §36 + §37]

Ressources financières allouées aux actions

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38 >]
Dans le cadre du projet d'adaptation au changement climatique dans son ensemble, plusieurs études ont été engagées pour évaluer les impacts du changement climatique sur les activités de l'entreprise, pour un budget total d'environ 300 000 euros en 2025.

Le PPRI représente un investissement initial de 6 millions d'euros, complété par environ 300 000 euros par an d'entretien et d'exercices de simulation. Par ailleurs, environ 1 million d'euros est investi chaque année pour renforcer la robustesse du plan, moderniser les protections anti-crues et améliorer ainsi leur rapidité de déploiement et la capacité du Groupe à les réutiliser. Afin d'étanchéifier l'ensemble des ouvrages d'aération et les débouchés d'accès potentiellement inondables, plus de 400 ouvrages de protection contre les crues seraient érigés par plus de 400 agents, mobilisés simultanément.

Par ailleurs, une équipe est dédiée au sein de la business unit gestionnaire d'infrastructures de l'Epic RATP (RATP Infrastructures) à la maîtrise du risque inondation et des risques climatiques. Cette équipe a été renforcée dans le cadre du lancement et du pilotage du chantier du plan d'entreprise Ambition 2030 dédié à l'adaptation, avec la création de deux nouveaux postes pour accompagner le pilotage et la mise en œuvre du projet.

Ces travaux doivent permettre d'évaluer les besoins en Opex et en Capex sur les horizons 2030 à 2050, en fonction des résultats des études et de l'évolution des enjeux climatiques.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38]

Cibles du groupe RATP relatives à l'adaptation au changement climatique [E1-6]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §42 >]

À ce jour, le groupe RATP n'a pas défini de cible quantitative ou qualitative spécifique en matière d'adaptation au changement climatique. Aucun objectif mesurable, assorti d'une échéance, n'a encore été fixé pour évaluer les progrès en matière d'adaptation face aux risques climatiques matériels identifiés.

Néanmoins, le suivi des actions est assuré grâce à un comité de pilotage mensuel. Ce point de suivi permet de réunir l'ensemble des acteurs mobilisés dans chaque direction afin de rapporter sur l'état d'avancement du projet d'adaptation du groupe RATP. Les résultats des études précédemment citées y sont présentés, alimentant de nombreuses réflexions concernant les actions à intégrer dans le plan d'adaptation.

Par ailleurs, des indicateurs clés de performance annuels sont en cours de définition et de production afin de suivre l'avancement du plan d'action, d'évaluer le niveau de maîtrise du groupe RATP face à chaque aléa climatique, de mesurer la sensibilisation des acteurs concernés aux enjeux du changement climatique, ainsi que de suivre les Opex et Capex mobilisés.

Toutefois, ce travail s'inscrit dans un environnement en constante évolution, marqué par l'ouverture à la concurrence, l'arrivée de nouveaux matériels roulants et la nécessité de mobiliser des financements. Ces éléments peuvent avoir un impact significatif sur les cibles et les objectifs, rendant indispensable une adaptation continue des actions et des indicateurs pour garantir leur pertinence et leur efficacité.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §42]

Pollution [ESRS E2]

Pollution de l'air souterrain et atmosphérique

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur l'IRO matériel ci-dessous, identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description de l'IRO
Impact négatif	Pollutions de l'air liées à l'activité du Groupe et à sa chaîne de valeur pouvant affecter les écosystèmes et la santé humaine	Les émissions atmosphériques issues des activités du Groupe, notamment routières et ferroviaires, peuvent nuire à la santé humaine. Elles dégradent la qualité de l'air avec des effets également sur la biodiversité et le climat.

La filiale RATP Smart Systems n'est pas concernée par l'impact négatif au vu de ses activités.

Politiques du groupe RATP liées à la pollution de l'air [E2-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) >]

La politique du groupe RATP en matière de qualité de l'air est définie par :

- la politique RSE Groupe qui définit les objectifs applicables à l'ensemble du Groupe via l'axe 1.2 « Agir en faveur de la santé environnementale » ;
- les principes de gouvernance RSE Groupe qui précisent la gouvernance et les modalités de mise en œuvre de ces politiques.

La direction stratégie, finance et performance durable définit et pilote le déploiement la politique Groupe sur la qualité de l'air à l'ensemble des directions, business units et filiales concernées.

Une politique est en vigueur au niveau de l'Epic RATP, portant directement sur l'impact négatif matériel. Cette politique permet de diminuer les émissions polluantes du matériel roulant non ferroviaire (bus, voitures de service, etc.) et ferroviaire (tramways, métros, RER) et également de mener des actions pour améliorer la qualité de l'air dans des environnements intérieurs comme les enceintes ferroviaires souterraines. Cette politique est menée conjointement

avec Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice de la mobilité de la Région Île-de-France.

Les autres entités du Groupe concernées par l'impact négatif matériel (RATP Dev, RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Ville) ne disposent pas à ce jour de politique spécifique relative à la pollution de l'air. Certaines filiales peuvent toutefois s'inspirer opérationnellement des orientations portées par l'Epic RATP, sans formalisation. Par exemple, une politique spécifique est en cours d'élaboration par RATP Dev pour ses activités à Lyon. Il est à noter que les pratiques relatives à la pollution de l'air mises en place dépendent des normes et lois applicables à chaque pays et région.

La diminution des émissions du matériel roulant de surface contribue directement à l'amélioration de la qualité de l'air extérieur en Région Île-de-France. Dans les années 2000, les enjeux environnementaux amènent Île-de-France Mobilités à ne plus recourir à l'achat de nouveaux bus diesel. En 2014, Île-de-France Mobilités et l'Epic RATP engagent le plus grand projet de conversion énergétique d'une flotte de bus à l'échelle européenne, Bus2025. L'ambition est de renouveler la majorité du parc bus exploité par l'Epic RATP par des véhicules électriques et biométhane à l'horizon 2025. Le programme Bus2025 est lancé lors de la COP21 et de l'Accord de Paris en 2015. L'Epic RATP s'est également engagé dans un plan de conversion intégrale de son parc automobile à l'électrique à horizon 2034. Depuis le 1er janvier 2025, tous les renouvellements de véhicules sont exclusivement 100 % électriques pour un investissement cumulé d'environ 50 millions d'euros. Davantage d'informations sur le plan de conversion de la flotte automobile de l'Epic RATP sont disponibles dans l'item « Transport » de la sous-section « Décarboner nos consommations d'énergie ».

La politique est déclinée en plan d'actions avec le financement d'Île-de-France Mobilités pour améliorer la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines – plus d'informations dans le chapitre « Actions du groupe RATP liées à la pollution de l'air [E2-2] ».

Par ailleurs, l'Epic RATP met en œuvre des prescriptions répondant notamment à la réglementation française du Code du travail sur l'aération des locaux de travail (articles R4222-1 à R4222-26) et sur le respect des valeurs limites d'exposition professionnelle (articles R4412-149 à R4412-151). Il en est de même pour la réglementation relative à la prévention des risques industriels dans les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) (chapitre VII, surveillance des émissions).

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b)]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c) >]

La politique en matière de qualité de l'air est alimentée par la participation aux initiatives suivantes :

- l'Epic RATP participe aux échanges techniques avec l'Association française de normalisation (Afnor) sur la rédaction de la norme internationale ISO 19341 « Méthodes de mesure des émissions de particules de freinage sur les bancs de test ferroviaire », dont la publication est prévue en 2027 ;
- à l'échelle nationale de la France, l'Epic RATP participe à un groupe de travail piloté par la direction générale de la prévention des risques (DGPR) sous l'égide du ministère de la transition écologique. Ce groupe de travail permet la rédaction de recommandations et des échanges sur la réalisation de mesures harmonisées de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines. L'Epic RATP est aussi membre de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF) ;
- au niveau international, l'Epic RATP est membre de plusieurs réseaux où le sujet de la qualité de l'air est un sujet régulièrement abordé, comme le réseau Comité des métros (CoMET), regroupant 47 réseaux de transports dans le monde, ainsi que le réseau International Union of Railways (UIC). Enfin l'Epic RATP et RATP Dev participent aux échanges de l'Union internationale des transports publics (UITP).

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c)]

Actions du groupe RATP liées à la pollution de l'air [E2-2]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) >]

Plan d'actions de l'Epic RATP

L'Epic RATP agit depuis de nombreuses années pour améliorer la qualité de l'air, aussi bien dans ses espaces souterrains que sur les réseaux de surface. Ces actions sont conduites en partenariat avec Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, les autorités publiques, les organismes scientifiques comme l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) et l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris), ainsi que les associations, entre autres Airparif.

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(b) >]

Ces actions sont regroupées selon cinq axes opérationnels, détaillés ci-après :

- surveiller et communiquer en toute transparence ;
- réduire les émissions de particules ;
- innover et expérimenter pour améliorer en permanence la qualité de l'air ;
- améliorer le renouvellement de l'air ;
- un suivi sanitaire des salariés de l'Epic RATP.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(b)]

◆ ***Surveiller et communiquer en toute transparence***

Depuis plus de vingt-cinq ans, l'Epic RATP surveille en continu la qualité de l'air dans ses enceintes ferroviaires souterraines. 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 sont effectuées dans des stations représentatives du réseau parisien opéré par l'Epic RATP, notamment les stations Franklin D. Roosevelt (sur la ligne 1 du métro) et Châtelet (sur la ligne 4 du métro). La gare RER d'Auber (sur la ligne A) a rejoint ce dispositif en 2006, suivie des gares RER Châtelet – Les Halles et Nation (également sur la ligne A), en 2021. En 2025, la station Iéna (sur la ligne 9 du métro) a été ajoutée au réseau de surveillance. Jusqu'en 2029, il est prévu d'ajouter quatre autres stations, une par an.

Ces sites instrumentés forment le réseau de surveillance de la qualité de l'air de l'environnement souterrain (Squales). Les mesures portent sur plusieurs paramètres : température, humidité relative, dioxyde de carbone, oxydes d'azote et particules. Les voyageurs peuvent ainsi accéder à ces données via le site Internet dédié de l'Epic RATP, qui offre des visualisations en temps réel. De plus et 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. Enfin, les informations sont également accessibles aux voyageurs via la plateforme Open Data de l'Epic RATP.

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 l'Epic 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 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.

Sous l'impulsion de la DGPR, rattachée au ministère de la transition écologique, et avec l'appui des différents exploitants ferroviaires français, l'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. L'Epic 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 opéré par l'Epic RATP a été menée. En 2025, une instrumentation de trois stations de métro sur une période de deux semaines est mise en œuvre afin de respecter les recommandations de l'Ineris.

Une instance de concertation a été créée en mars 2024 par l'Epic RATP sur la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines en Île-de-France avec les parties prenantes externes suivantes :

- des représentants de l'État : DGPR, direction régionale et interdépartementale environnement-aménagement-transports (DRIEAT), Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités et Ville de Paris ;
- des experts sur la qualité de l'air de l'Ineris ;
- des associations : Association pour la prévention de la pollution atmosphérique (Appa), Fédération des Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (ATMO France), Fédération nationale des Associations d'usagers des transports (Fnaut), Fédération française des Associations de protection de la nature et de l'environnement France Nature Environnement (FNE), Association nationale pour l'amélioration de la qualité de l'air et la défense des victimes de la pollution (Respire) et Airparif ;
- des industriels du secteur : Fédération des industries ferroviaires (FIF).

Ce comité est présidé par Madame Francelyne Marano, Professeure émérite de biologie cellulaire et toxicologie environnementale à l'Université de Paris Cité, et experte reconnue dans le domaine des risques sanitaires et environnementaux. Le comité des parties prenantes externes sur la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines exploitées par l'Epic RATP permet de recueillir les différents points de vue, de partager des informations et d'émettre des recommandations sur le plan d'actions déployé par l'Epic RATP.

◆ ***Réduire les émissions de particules***

La friction engendrée par le freinage mécanique des rames constitue l'une des principales sources d'émissions de particules. La réduction des émissions de particules à la source est ainsi une action clé sur la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines.

L'Epic RATP s'efforce de réduire ses 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 matériel roulant type MF19 pour le métro, en déploiement depuis 2025 et jusqu'à 2035, permettra d'atteindre un équipement entièrement doté de freinage électrique.

En parallèle, l'Epic 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 ». Île-de-France Mobilités a validé le déploiement de ce dispositif sur l'ensemble du matériel roulant du RER A et le déploiement s'est achevé en octobre 2025.

Dans le cadre de l'appel à projets « Innovons pour l'air de nos stations » lancé par la Région Île-de-France, l'Epic RATP travaille avec l'entreprise Cofren sur le développement de semelles de freinage moins émissives pour le matériel roulant de type MF01, en circulation sur les lignes 2, 5 et 9 du réseau francilien.

Sur les réseaux non ferroviaires, l'Epic RATP agit également pour réduire les émissions liées au trafic routier grâce au programme Bus2025, mené conjointement avec Île-de-France Mobilités. Ce programme vise à convertir l'ensemble de la flotte de bus à des motorisations propres. L'état d'avancement de la conversion de la flotte de bus et de véhicules auxiliaires vers le biométhane et l'électrique est présenté dans la section « Actions du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-5] ».

Enfin, sans avoir un plan d'actions formalisé, certaines filiales du groupe RATP mettent en œuvre des solutions pour améliorer la qualité de l'air. C'est le cas de RATP Solutions Ville, qui met à profit les espaces inoccupés en journée au sein de quatre centres bus, permettant ainsi à son client principal de déployer des plateformes de livraison du dernier kilomètre basées sur l'utilisation de véhicules propres, tels que des vélos-cargos ou des utilitaires électriques. Cette mutualisation des espaces contribue activement à une logistique urbaine décarbonée au cœur de la ville.

◆ ***Innover et expérimenter pour améliorer en permanence la qualité de l'air***

L'Epic 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 l'Epic 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 » (initié en 2022 et jusqu'en

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.
L'Epic RATP, en accord avec Île-de-France Mobilités et la Région, a présélectionné deux solutions : la filtration électrostatique en station – projet mené avec l'entreprise Addair – et l'utilisation de semelles de freinage moins émissives sur les rames des lignes 2, 5 et 9 – opération menée avec l'industriel Cofren. Les modules de filtration électrostatique ont été installés à la station Belleville (sur la ligne 2 du Métro parisien) en avril 2025.

◆ ***Améliorer le renouvellement de l'air***

Pour moderniser le dispositif de ventilation dans les stations, un plan d'investissement de 57 millions d'euros, financé par Île-de-France Mobilités, a été mené sur la période 2021-2024. Son objectif est de créer, renforcer ou renouveler les ventilateurs présents en tunnel. Ces ouvrages permettent le désenfumage des espaces en cas de sinistre, et d'autre part, d'améliorer le renouvellement de l'air ainsi que le confort thermique, ainsi que de réduire la concentration des particules dans les stations adjacentes – jusqu'à 70 %.
Sur la période 2025 à 2029, il est prévu quatre créations, ainsi que 15 renouvellements ou renforcements de ventilateurs de tunnel. En 2025, l'Epic RATP a procédé au renouvellement d'un ventilateur de tunnel sur la ligne 5 du métro.

◆ ***Un suivi sanitaire des salariés***

En partenariat avec Santé publique France, l'Epic RATP a lancé dans les années 2000 une vaste étude épidémiologique sur une cohorte de grande ampleur – environ 96 000 personnes –, composée de salariés et d'anciens salariés de l'Epic RATP, couvrant la période 1980-2012. 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 de la Région 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 analysée 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 conductrices et 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.
Des études épidémiologiques sont également menées par l'Epic RATP, présentées dans la section « Plan d'actions relatif à la santé des salariés au long terme pour le périmètre France [S1-3] ».

Plans d'actions des autres entités du Groupe

À ce jour, les filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Ville ne disposent pas d'un plan d'actions spécifique à la pollution de l'air souterrain et atmosphérique.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a)]

Ressources financières nécessaires au plan d'actions de l'Epic RATP

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) >]

Le financement des actions clés sur la qualité de l'air repose principalement sur le contrat d'exploitation et d'investissement 2025-2029 conclu entre l'Epic RATP et Île-de-France Mobilités, approuvé en juillet 2025 par le conseil d'administration du groupe RATP. Certaines actions sont financées par avenant au contrat ou directement par la Région Île-de-France.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a)]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(b) + §38(c) >]

Les montants estimés de Capex et d'Opex pour chacun des axes du plan d'actions sur la période 2025-2029 sont présentés ci-dessous :

Axe du plan d'actions de l'Epic RATP	Intitulé de l'action	Descriptif et objectif de l'action	Capex (k€)	Opex (k€)
Surveiller et communiquer en toute transparence	Renforcement de la surveillance	Installation de cinq sites additionnels au réseau de mesures Squales	~ 250	-
Surveiller et communiquer en toute transparence	Protocole harmonisé Ineris	Mise en œuvre du protocole harmonisé Ineris sur les quais et rames	~ 30	-
Réduire les émissions de particules à la source	Réduction des émissions particulaires sur la ligne A du RER	Déploiement des garnitures « Green Friction », moins émissives, sur les 183 rames du RER A	-	~ 6 250
Réduire les émissions de particules à la source	Développement de semelles de freinage moins émissives sur les lignes 2, 5 et 9	Action en partenariat avec l'entreprise Cofren dans le cadre de l'appel à projets « Innovons pour l'air de nos stations »	-	~ 315
Innover et expérimenter pour améliorer en permanence la qualité de l'air	Filtration par ionisation à la station Belleville (sur la ligne 2)	Action en partenariat avec l'entreprise Addair dans le cadre de l'appel à projets « Innovons pour l'air de nos stations »	Action financée par la Région Île-de-France	

Les budgets concernant l'axe « Améliorer le renouvellement de l'air » sont toujours en cours de définition. Le montant à confirmer est de l'ordre de 54,1 millions d'euros sur la période 2025 à 2029. Les ressources allouées à la conversion de la flotte de bus vers le biométhane et l'électrique (programme Bus2025) sont présentées dans la section « Actions du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-5] ».

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(b) + §38(c)]

Cibles du groupe RATP liées à la pollution de l'air [E2-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

À ce jour, le Groupe et ses entités n'ont pas défini de cible liée à la pollution de l'air.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39 >]

Afin de suivre l'efficacité des actions clés qu'elle déploie, l'entité Epic RATP met en place des prescriptions répondant à la réglementation française du Code du travail ainsi qu'à la réglementation relative à la prévention des risques industriels dans les ICPE. Hors de ce contexte réglementaire, l'Epic RATP suit l'efficacité de son plan d'actions dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue. C'est le cas, par exemple, du déploiement de nouveaux ventilateurs de tunnel, de l'introduction du nouveau matériel roulant type MF19 sur la ligne 10 du Métro parisien et des innovations de traitement de l'air sur les quais. Pour ces actions, l'Epic RATP mesure la qualité de l'air avant et après, de manière à objectiver les gains associés.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39]

Indicateurs du groupe RATP liés à la pollution de l'air [E2-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §39 + §41 / Draft Amended ESRS E2 §15 + §16(a) >]

Quantification des émissions de polluants issues de la circulation du matériel roulant ferroviaire

Pour l'année 2025, le groupe RATP a fait le choix de ne pas estimer les émissions de polluants issues de la circulation du matériel roulant ferroviaire (métro, RER et tramway). En effet, l'absence dans la littérature de facteurs d'émission suffisamment précis sur ce type de matériel roulant rendrait toute estimation peu fiable. Cette analyse est partagée par les autres acteurs du métier ferroviaire, à l'exemple d'une consultation lancée par l'Epic RATP au réseau Community of Metros (CoMET). L'Epic RATP participe également aux travaux d'une future norme ISO « Applications ferroviaires – Méthodes de mesure des émissions de particules de freinage sur les bancs de test ferroviaire ».

Quantification des émissions de polluants issues de la circulation des véhicules non ferroviaires

Une quantification des émissions du groupe RATP (Epic RATP et ses filiales) a été menée uniquement sur les véhicules de surface à motorisation thermique (gasoil, essence, hybride) et gaz naturel (GNV). Le périmètre porte sur les autobus, poids lourds, autocars, véhicules utilitaires légers ainsi que sur les voitures de fonction.

Les polluants sélectionnés sont le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NOx) et les particules. Ces polluants sont matériels pour l'activité de transports urbains du groupe RATP.
D'une part, les émissions à l'échappement de ces polluants sont réglementées à l'échelle européenne afin de limiter la pollution liée aux transports routiers. Au fil de l'eau, cette réglementation fixe des seuils de plus en plus contraignants pour les constructeurs, qui sont dans l'obligation de mettre sur le marché des véhicules moins polluants.
D'autre part, ce choix permet de faciliter la quantification des émissions du fait de l'existence de facteurs d'émissions pour ces polluants.
Pour le groupe RATP, les résultats de cette quantification sont les suivants :

Polluants concernés	Total des émissions (kg/an)
Monoxyde de carbone	758 376
Oxydes d'azote	1 502 231
Particules	22 575

La part imputable aux émissions des autobus est de 92 % sur le monoxyde de carbone, 90 % pour les oxydes d'azote et 93 % sur les particules. Pour rappel, le plan d'actions mis en œuvre par la RATP et Île-de-France Mobilités, avec notamment l'électrification de la flotte de bus et des véhicules auxiliaires à l'Epic RATP, permet de réduire fortement ces émissions.

En 2026, le groupe RATP poursuivra ses travaux afin d'améliorer la complétude et la fiabilité des données kilométriques et d'affiner les hypothèses de répartition par type de véhicule et motorisation.

Méthodologie d'estimation des émissions de polluants issues de la circulation des véhicules de surface

La quantification des émissions des véhicules de surface a été réalisée par l'intermédiaire des facteurs d'émissions répertoriés par l'Ademe (portail data), issu de la base de données européenne HBEFA *(Handbook of emissions factors for Road Transport)* dans sa version v4.1.

Ces facteurs, donnés en gramme de polluant par kilomètre parcouru, permettent l'estimation des émissions de polluants :
- par catégorie de véhicules : voiture, véhicule utilitaire léger, poids lourd, autocar, bus et deux roues motorisées ;
- par carburant : essence, gazole et gaz naturel (GNV, uniquement pour les bus) ;
- pour des conditions de circulation moyennes (urbain, rural et mixte France) ;
- pour chaque année de construction du véhicule à partir de 2020.

Les émissions en monoxyde de carbone (CO), oxydes d'azote (NOx) et particules ont été calculées sur l'année 2024, sur les parcours réalisés du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2024. Par catégorie de véhicule et de motorisation, les facteurs d'émissions correspondants ont été multipliés par les kilomètres parcourus en 2024.
Les données 2024 ont été priorisées par rapport à celles de 2025, qui sont moins disponibles et/ou de moins bonne qualité.

La quantification des émissions a été réalisée en considérant plus de 9 500 véhicules du groupe RATP, incluant ceux des entités suivantes :
- la business unit réseaux de surface de l'Epic RATP ;
- la direction des services partagés de l'Epic RATP ;
- la filiale RATP Cap Île-de-France ;

– la filiale RATP Solutions Ville ;
– la filiale RATP Dev.

Pour RATP Dev, l'estimation des émissions a été menée sur un périmètre partiel de 37 entités, dont 22 entités en France et 15 entités hors de France[6].

Les hypothèses de calculs ont été les suivantes :
– les bus articulés, standards, midibus et minibus sont tous classés comme des autobus ;
– pour les poids lourds, il n'y a pas de différentiation suivant la longueur, largeur, nombre d'essieux ou autres caractéristiques ;
– pour les autocars, il n'y a pas de différentiation suivant la capacité maximale du nombre de passagers ;
– les facteurs d'émissions sélectionnés sont tous du type urbain ;
– du fait de certaines lacunes sur les facteurs d'émissions, certains véhicules (poids lourd à propulsion GNV, véhicule utilitaire léger à propulsion essence, véhicule utilitaire léger à propulsion GNV, voiture à propulsion GNV et bus à hydrogène) ont été comptabilisés comme étant à motorisation diesel ;

Concernant le traitement des données de RATP Dev, spécifiquement :
– la répartition autobus/autocar est inconnue, tous les véhicules ont été assimilés à des autobus ;
– la date de construction des véhicules n'est pas connue, donc une approche conservatrice a été suivie en maximisant les émissions, en sélectionnant les facteurs liés aux véhicules construits avant 2020 ;
– dans certaines configurations, la somme des kilomètres parcourus est renseignée mais la répartition par type de véhicule est inconnue. Dans le but de mener les calculs, un profil théorique a été approximé en fonction de toutes les données disponibles. Ensuite, celui-ci a été modifié proportionnellement en fonction de la distance réellement parcourue par le réseau de transport ;
– les données kilométriques ont été corrigées en fonction du nombre de bus électriques, le périmètre de calcul porte uniquement sur les véhicules thermiques ;
– le kilométrage est inconnu pour les voitures, seule la donnée en MWh est disponible. Ainsi une conversion (MWh en kilomètres) a été mise en œuvre avec le facteur 0,74 kWh/km (9,72 gazole kWh PCI/litre).

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §39 + §41 / Draft Amended ESRS E2 §15 + §16(a)]

Eau [ESRS E3 – Non-matériel]

Politiques du groupe RATP liées à l'eau [E3-1]

L'enjeu lié à l'eau n'est pas matériel pour le Groupe, comme détaillé en section « Informations générales [ESRS 2] ». La gestion raisonnée de l'eau est cependant un sujet important traité par le groupe RATP, dont les éléments principaux sont détaillés ci-après.

L'Epic RATP déploie une démarche en faveur de la préservation de la ressource en eau, intégrée à sa politique de responsabilité sociétale. Cette démarche vise à limiter l'usage de l'eau potable tout en garantissant la qualité des rejets issus de ses activités. Elle se traduit par :
– des objectifs de réduction des consommations intégrés dans les systèmes de management environnemental ;
– la valorisation des eaux non conventionnelles telles que les eaux d'exhaure, issues des infiltrations et remontées de nappes dans ses infrastructures souterraines ;
– l'optimisation des procédés techniques, notamment ceux liés au lavage du matériel roulant ou à l'entretien des infrastructures.

Spécificités liées aux zones soumises à un stress hydrique important

Bien que ses activités ne soient pas situées sur un territoire fortement exposé au stress hydrique, l'Epic RATP a choisi de structurer un plan de contingence sécheresse de manière rigoureuse. Ce dispositif est décrit dans le chapitre « Actions du groupe RATP liées à l'eau [E2-2] ».

Actions du groupe RATP liées à l'eau [E3-2]

Plan d'actions de l'Epic RATP

Un plan de sobriété hydrique a été validé et lancé en décembre 2023. Ce plan cible l'ensemble des activités de l'Epic RATP – exploitation, maintenance, gestion immobilière et chantiers – et s'inscrit dans une logique de prévention des impacts négatifs, de réduction de la pression sur les ressources naturelles, d'adaptation aux enjeux climatiques et réglementaires et de renforcement de la résilience des installations. Le plan est structuré autour de cinq axes opérationnels, détaillés ci-après :
– clarifier le process interne de gestion des alertes sécheresse ;
– mieux connaître et gérer nos consommations ;
– économiser l'eau en optimisant les usages et les organisations ;
– récupérer et valoriser les eaux non potables (eaux d'exhaure, eaux de pluie) ;
– sensibiliser et responsabiliser les salariés pour intégrer les enjeux de sobriété hydrique dans les pratiques quotidiennes.

Ces cinq axes opérationnels ont été définis en cohérence avec les quatre grands domaines d'activités identifiés comme les plus consommateurs d'eau au sein de l'Epic RATP. Il s'agit des secteurs suivants :
– le lavage des matériels roulants (bus, métros, tramways, RER) et des espaces voyageurs ;
– l'arrosage des plateformes engazonnées du réseau tramway ;
– les usages des sites industriels, incluant les activités de maintenance et les usages domestiques ;
– les activités tertiaires, notamment les bâtiments administratifs et les locaux techniques.

6. Les entités contrôlées par RATP Dev incluses dans ce périmètre d'estimation pour l'année 2024 sont : Alpbus Fournier, Autolinee Toscane, Bath Bus Company, Cars Dunois, Cilia Italia SRL (Latium), Comet (OCT), Compagnie du lac du Bourget, Compagnie des transports du Boulonnais, Compagnie des transports Yonnais, DC Circulator (ODC), Durham (ODU), Gembus, Greensboro (OGR), IndyGo (OIN), Lake County Transit Management (OLC), Prince George's County (OPG), Raleigh (ORA), RATP Dev Lorient Agglomération, RD Angers, RD Ardenne métropole, RD Belgium (Tootbus), RD Berry, RD Brest, RD Casa, RD Creil, RD Laval, RD Pays de Champagne, RD Quimperle communauté, RD Thonon, RD Toulon Provence Méditerranée, Société des Transports Interurbains Centre, Société des Transports Urbains Bourges, Tootbus Paris, The Original Sight Tour Limited, TP2A Annemasse, Ventura County (OVT), Vienne Mobilité.

◆ ***Clarifier le process interne de gestion des alertes sécheresse***

Par souci de cohérence avec les enjeux réglementaires et hydriques du territoire, l'Epic RATP a structuré en 2025 un plan de contingence sécheresse. Ce dispositif vise à garantir la continuité des activités tout en respectant les obligations réglementaires et environnementales, en permettant une réaction rapide et adaptée en cas d'événements climatiques extrêmes, notamment les épisodes de sécheresse.

Ce plan repose sur quatre niveaux d'alerte – vigilance, alerte, alerte renforcée, crise –, chacun associé à des mesures progressives de restriction des usages d'eau non essentiels. Il définit les restrictions applicables au sein de l'Epic RATP en conformité avec les arrêtés préfectoraux, tout en clarifiant les obligations réglementaires et les actions concrètes que l'entreprise peut mettre en œuvre pour contribuer à la sobriété hydrique.

Il permet également d'anticiper et de coordonner les mesures à prendre sur le périmètre francilien de l'Epic RATP en cas de franchissement de seuils ou de déclenchement d'alerte sécheresse. La démarche inclut :

- une cartographie des zones d'alerte selon les bassins hydrographiques ;
- des fiches métiers détaillant les actions à adapter selon le niveau d'alerte ;
- un dispositif de communication interne et externe pour informer les directions, le personnel, les voyageurs et les collectivités, en réponse aux interrogations liées aux restrictions (par exemple, en cas d'arrêt du lavage des matériels roulants) ;
- une procédure de transmission des mesures mises en œuvre ;
- une coordination avec les autorités préfectorales pour obtenir des dérogations en cas d'impératifs sanitaires ou sécuritaires (lavage des gares et stations, nettoyage des parebrises des matériels roulants, etc.).

Ce dispositif fait également sens aux travaux menés sur la feuille de route d'adaptation au changement climatique du groupe RATP (voir la sous-section « Adaptation au changement climatique » de la section « Changement climatique [ESRS E1] »), en renforçant la résilience de ses activités face aux aléas hydriques. Il permet également de clarifier les responsabilités opérationnelles et les mesures à mettre en œuvre selon les niveaux d'alerte, tout en assurant une coordination avec les autorités locales et les parties prenantes du territoire.

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan de contingence sécheresse, deux exercices ont été réalisés en 2025 afin de tester la mise en application opérationnelle du dispositif. Ces simulations avaient pour objectif principal de vérifier la bonne compréhension du plan par les équipes concernées, ainsi que la capacité à activer les mesures prévues en fonction des différents niveaux d'alerte.
Les retours d'expérience issus de ces exercices ont contribué à ajuster et renforcer le plan, en vue d'une meilleure préparation face aux épisodes de sécheresse à venir.

◆ ***Mieux connaître et gérer nos consommations***

Cet axe opérationnel vise à renforcer la connaissance des consommations d'eau sur l'ensemble du réseau exploité par l'Epic RATP, en vue d'un pilotage plus précis et efficace du plan de sobriété hydrique. Il s'appuie notamment sur la consolidation d'un indicateur dédié à la consommation d'eau, permettant de mesurer les progrès réalisés et d'orienter les actions correctives.

Ce travail contribue à structurer davantage les démarches de l'Epic RATP de lutte contre les fuites, en identifiant les zones à fort potentiel d'amélioration et les leviers de réduction des consommations. Pour ce faire, l'Epic RATP s'appuie sur les cibles définies dans le plan ainsi que sur l'outil interne de pilotage de l'eau et de l'énergie (OPEN, voir présentation dans la sous-section « Économiser de l'énergie » de la section « Actions du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-5] »), qui permet un suivi en temps réel des consommations d'eau sur les sites concernés, grâce à un réseau de capteurs connectés.

Afin de fiabiliser cette méthodologie et de renforcer la capacité de l'Epic RATP à mesurer ses consommations sur l'ensemble de son périmètre, la démarche est également engagée avec les fournisseurs, afin de disposer de données précises et fiables.

◆ ***Économiser l'eau en optimisant les usages et les organisations***

Cet axe opérationnel vise à réaliser un état des lieux approfondi des activités consommatrices en eau au sein de l'Epic RATP, afin d'évaluer leur potentiel d'optimisation. Il s'agit notamment d'identifier les usages pouvant être revus ou rationalisés, en s'appuyant sur des outils techniques et méthodologiques adaptés pour améliorer l'efficience hydrique. Cette analyse permettra également de distinguer les activités ne nécessitant pas spécifiquement l'usage d'eau potable, et ainsi de créer un lien direct avec l'axe opérationnel « Récupérer et valoriser les eaux non potables (eaux d'exhaure, eaux de pluie) » décrit ci-dessous. Par ailleurs, cet axe opérationnel intègre une dimension d'innovation, en mobilisant les solutions techniques et technologiques disponibles pour améliorer les pratiques de gestion de l'eau dans les différents métiers de l'entreprise.

Des actions sont engagées par les différentes directions pour contribuer à une meilleure gestion de la ressource en eau, notamment sur l'amélioration des processus de lavage des matériels roulants ou encore sur l'optimisation de l'arrosage des plateformes engazonnées, par exemple par la réduction du temps d'arrosage, la réflexion sur le choix d'espèces de gazon moins consommatrices en eau et l'utilisation d'une ressource en eau non potable.

Par ailleurs, l'Epic RATP met en œuvre une gestion structurée de ses effluents, notamment à travers ses stations d'eaux résiduaires industrielles, déployées sur une grande majorité des sites du réseau exploité. Ces installations permettent de collecter et de traiter les eaux usées industrielles issues des activités de maintenance et de lavage. Certaines d'entre elles intègrent des dispositifs permettant le recyclage partiel *in situ* des effluents, contribuant ainsi à la sobriété hydrique tout en limitant les risques de pollution.

◆ ***Récupérer et valoriser les eaux non potables (eaux d'exhaure, eaux de pluie)***

Chaque année, l'Epic RATP collecte près de 9,75 millions de m^3 d'eaux d'exhaure, issues des infiltrations et remontées de nappes dans ses infrastructures souterraines. Si une majorité de ces volumes est évacuée vers les réseaux d'assainissement urbain, une part est utilisée pour des usages techniques ou environnementaux, comme l'arrosage de la plateforme des tramways parisiens T3a et T3b, le lavage de trains à l'atelier de maintenance des trains de Javel

sur la ligne 8 du métro, ou encore l'alimentation partielle du réseau d'eau non potable de la Ville de Paris.

En 2024, l'Epic RATP a lancé une étude pour identifier de nouveaux points de raccordement et explore des usages alternatifs, comme l'installation de bornes pour les collectivités ou la mise à disposition pour des industriels. Dès 2025, plusieurs actions ont ainsi été déclinées :
- un consortium scientifique a été constitué pour approfondir les opportunités de valorisation ;
- une cartographie des ressources a été réalisée avec l'atelier parisien d'urbanisme (Apur) ;
- un programme de recherche a été initié avec le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) et le Laboratoire eau, environnement et systèmes urbains (LEESU).

Enfin, une expérimentation interne a été lancée en septembre 2024 au bâtiment du siège du groupe RATP « Maison de la RATP », situé à Paris. Depuis son lancement, les eaux d'exhaure y alimentent 90 % des sanitaires et 100 % du réseau d'arrosage automatique. Ce sont ainsi près de 4 000 m³ d'eau potable qui sont économisés annuellement.

◆ ***Sensibiliser et responsabiliser les salariés pour intégrer les enjeux de sobriété hydrique dans les pratiques quotidiennes***

Plusieurs actions de sensibilisation et de responsabilisation des collaborateurs ont été engagées afin de favoriser une culture de l'usage raisonné de l'eau. Un atelier pédagogique Compte-Gouttes, inspiré de la Fresque de l'eau, a été organisé pour permettre une prise de conscience collective des enjeux liés à la ressource. Par ailleurs, un module de formation est actuellement à l'étude pour une mise en œuvre en 2026, afin de renforcer les connaissances et les réflexes écoresponsables des agents. Enfin, des « Matinées de l'eau » sont organisées annuellement depuis 2024 pour valoriser les initiatives internes et sensibiliser plus largement les salariés à travers des échanges, retours d'expérience et présentations de bonnes pratiques. Ce fonctionnement s'inscrit dans une logique d'amélioration continue des pratiques environnementales de l'Epic RATP.

Ressources financières nécessaires au plan d'actions de l'Epic RATP

À ce jour, il n'existe pas de plan d'investissement spécifique dédié à la préservation de la ressource en eau. Néanmoins, des investissements limités sont régulièrement engagés pour contribuer à la réalisation des chantiers prioritaires du plan de sobriété hydrique. Pour exemple, en 2025, un investissement a été engagé pour le remplacement de la gestion technique centralisée dédiée à l'arrosage des plateformes engazonnées de tramway.
La mise en œuvre du plan de sobriété hydrique s'appuie sur une gouvernance centralisée, avec des relais dans les directions opérationnelles de l'Epic RATP pour assurer le déploiement et le suivi des actions. L'entreprise s'appuie par ailleurs sur l'outil OPEN pour contribuer aux actions menées sur les chantiers du plan de sobriété hydrique.

Spécificités liées aux zones soumises à un stress hydrique important

Aucun site spécifique localisé en zone de stress hydrique élevé n'a été signalé. Toutefois, le plan de contingence sécheresse présenté précédemment permet d'anticiper et de coordonner les mesures à appliquer sur le périmètre francilien de l'Epic RATP en cas de déclenchement d'alerte sécheresse, conformément aux arrêtés préfectoraux.

Cibles du groupe RATP liées à l'eau [E3-3]

Le plan de sobriété hydrique de l'Epic RATP vise une réduction de 10 % de la consommation d'eau potable d'ici 2030. La consommation de référence est celle de l'année 2022, estimée à environ 900 000 m³ annuels.

Cet engagement s'inscrit dans les objectifs du plan d'actions pour une gestion résiliente et concertée de l'eau (Plan Eau) présenté par le Gouvernement français en mars 2023, qui constitue l'un des piliers de la planification écologique nationale. Ce plan vise à garantir une gestion sobre, résiliente et concertée de la ressource en eau, avec notamment une cible nationale de réduction de 10 % des prélèvements d'eau d'ici 2030.

À ce jour, le suivi de la consommation d'eau au sein de l'Epic RATP repose principalement sur l'analyse des factures émises par les fournisseurs. Ces données sont intégrées dans le système d'information de l'entreprise, permettant une évaluation des consommations selon les périodes de facturation. En cas de données manquantes sur une période donnée, des estimations sont réalisées par prorata, afin de reconstituer une consommation annuelle calendaire cohérente.

Ce mode de suivi, bien qu'opérationnel, présente certaines limites en matière de précision et de réactivité, ce qui justifie les efforts engagés dans le cadre du plan de sobriété hydrique pour renforcer le pilotage des consommations, notamment via l'outillage.

Enfin, il est à noter que bien que cette cible soit établie sur le périmètre opérationnel de l'Epic RATP, elle a également vocation à mobiliser les filiales du Groupe dans une dynamique de sobriété hydrique.

Indicateurs du groupe RATP liés à l'eau [E3-4]

Les données relatives aux volumes d'eau consommée, prélevée, rejetée, recyclée et stockée du groupe RATP ne sont pas publiées à ce stade dans ce rapport. Ces indicateurs sont en cours de fiabilisation et pourront être publiés dans les prochains rapports.

Biodiversité et écosystèmes [ESRS E4 – Non-matériel]

Politiques du groupe RATP liées à la biodiversité et aux écosystèmes [E4-2]

L'enjeu lié à la biodiversité et aux écosystèmes n'est pas matériel pour le Groupe, comme détaillé en section « Informations générales [ESRS 2] ». La préservation des écosystèmes est cependant un sujet important et traité par le groupe RATP, dont les éléments principaux sont détaillés ci-après.

Comme présenté au sous-chapitre « Stratégie, modèle d'affaires et chaîne de valeur du groupe RATP [SBM-1] » de la section « Informations générales [ESRS 2] », la politique RSE du groupe

RATP contient un axe stratégique concernent la transition écologique, la préservation des ressources et de la biodiversité.

Dans ce cadre, l'Epic RATP a adopté une politique biodiversité fin 2025. Cette politique est basée sur le renforcement de la nature en milieux urbain et périurbain, où l'Epic RATP est présent. La biodiversité est un levier essentiel de la raison d'être du groupe RATP : améliorer la qualité de vie en ville. La politique a pour objectif de procurer des bénéfices écologiques et sociaux, tels que le rafraîchissement urbain, le maintien de sols vivants ou l'attractivité des espaces. Cette politique biodiversité repose sur trois engagements :
- renforcer les continuités écologiques sur le territoire ;
- contribuer à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique avec une biodiversité variée et bien choisie ;
- améliorer la gestion des espèces exotiques envahissantes sur les sites opérés par l'Epic RATP.

La politique biodiversité est basée sur plusieurs mesures de la Stratégie nationale biodiversité 2030 (SNB 2030), traduction française de la convention sur la diversité biologique mondiale, s'inscrivant dans les cibles du Cadre mondial de la biodiversité de Kunming à Montréal (accord international visant à protéger la biodiversité et à garantir que les sociétés vivent en harmonie avec la nature d'ici 2050), à savoir :
- limiter l'introduction et lutter contre les espèces exotiques envahissantes (mesure 10 de la SNB 2030 ; cible 6 du Cadre mondial) ;
- renforcer les actions en faveur des trames écologiques[7] et effacer leurs principaux obstacles (mesure 20 de la SNB 2030 ; cibles 1, 2, 4, 12 et 15 du Cadre mondial) ;
- ramener de la nature en ville pour s'adapter aux conséquences du changement climatique et améliorer le bien-être des citadins (mesure 21 de la SNB 2030 ; cibles 2, 4, 8, 11 et 12 du Cadre mondial).

Les différentes directions et business units de l'entreprise, par la gestion des emprises linéaires et ponctuelles et par la transversalité de leurs activités – responsabilité sociétale, achats responsables, numérique responsable, etc. – ont un rôle à jouer pour contribuer à la réalisation de ces engagements, et ont ainsi coconstruit une feuille de route biodiversité. Cette feuille de route est présentée dans le chapitre « Actions du groupe RATP liées à la biodiversité et aux écosystèmes [E4-3] ».

À ce jour, les filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems ne disposent pas de politique spécifique sur la biodiversité et les écosystèmes, ce thème n'ayant pas été priorisé en 2025.

Actions du groupe RATP liées à la biodiversité et aux écosystèmes [E4-3]

Afin de mieux connaître les impacts et les dépendances de l'Epic RATP à la biodiversité, un diagnostic a été réalisé en 2024 par CDC Biodiversité. La feuille de route biodiversité de l'Epic RATP a été construite dans la continuité de ce premier travail.

Les actions proposées dans la feuille de route biodiversité sont issues d'une réflexion conduite dans chacune des directions et business units de l'Epic RATP, sur la base des objectifs de leurs feuilles de route environnementales internes déjà existantes. Ces feuilles de route environnementales sont interconnectées dans le plan entreprise Ambition 2030 et la politique RSE du Groupe (voir informations à la section « Stratégie, modèle d'affaires et chaîne de valeur du groupe RATP [SBM-1] »), soulignant l'interdépendance des enjeux climatiques, de l'économie circulaire, de la pollution, de la gestion de l'eau et de la biodiversité.

Segmentée par activités, la feuille de route biodiversité de l'Epic RATP est construite autour des trois axes opérationnels détaillés ci-après, déployés sur la période du plan d'entreprise Ambition 2030 :
- intégrer la biodiversité à la gouvernance de l'entreprise ;
- développer les actions dans le fonctionnement interne ;
- contribuer à la biodiversité dans nos activités (projets et territoire, voies et talus, activités immobilières).

◆ ***Intégrer la biodiversité à la gouvernance de l'entreprise***

Cet axe a pour objectifs de formaliser l'engagement de l'entreprise en matière de biodiversité via un dispositif d'engagement volontaire, des outils d'empreinte, etc., de suivre et publier les engagements de l'Epic RATP en faveur de la biodiversité par des actions de reporting et de mobiliser l'environnement direct de l'Epic RATP à travers les relations territoriales et des actions de communication structurée. Ces actions seront déployées notamment au travers d'un renfort des relations avec les acteurs territoriaux et une communication sur la biodiversité plus présente et structurée.

◆ ***Développer les actions dans le fonctionnement interne***

Dans cet axe, sont visés la formation et la sensibilisation en interne, notamment au travers le développement d'un contenu de formation, de la communication et de la veille sur la biodiversité (premiers éléments lancés en 2025, mise en œuvre prévue en 2026). L'axe opérationnel vise également l'intégration de la biodiversité dans les achats – par l'inclusion de ces enjeux dans la cartographie, ainsi que dans le schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables de l'Epic RATP (voir le chapitre « Actions du groupe RATP en lien avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-4] » de la section « Travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS S2] ») et la sensibilisation des acheteurs et prescripteurs – et le renforcement de la sobriété numérique – en poursuivant les actions sur les équipements, en mesurant les impacts et en sensibilisant les acteurs. Enfin, l'axe vise à soutenir les initiatives en lien avec la nature, proposées par les comités d'entreprise, ainsi qu'à une action en lien avec la restauration collective responsable, en particulier par la sensibilisation à l'impact environnemental de l'alimentation (circuits courts, réduction des déchets, limitation du plastique, etc.).

◆ ***Contribuer à la biodiversité dans nos activités (projets et territoires, voies et talus, activités immobilières)***

Le troisième axe opérationnel de la feuille de route biodiversité est décomposé en trois sous-parties, à savoir :
- Projets et territoires : mieux identifier les impacts des projets notamment sur la biodiversité, réduire les impacts dès la conception dans les standards et dès la phase amont de l'ensemble des projets, renforcer les actions en faveur de la biodiversité en

7. Les trames écologiques sont des réseaux d'espaces, constituant une réponse à la fragmentation écologique visant à reconstituer la connexion entre les écosystèmes.

cohérence avec les objectifs des territoires (végétalisation du bâti et des infrastructures, impact lumineux, espèces végétales régionales, etc.) ;
- Voies et talus : sensibiliser et valoriser les efforts en faveur de la biodiversité, structurer la gestion des espèces et notamment des espèces exotiques envahissantes, capitaliser sur les premiers retours d'expérimentations, aménager les talus pour les rendre résilients face au changement climatique en menant des travaux sur l'adaptation au changement climatique ;
- Activités immobilières : améliorer le suivi de la biodiversité sur les sites de l'Epic RATP par la mise en place d'indicateurs pertinents, renforcer la filière par la mise en place d'une stratégie biodiversité à l'échelle des projets immobiliers (gestion écologique des espaces verts, projets de restauration écologique, etc.).

Plusieurs des actions de cette feuille de route sont déjà mises en œuvre par l'Epic RATP.
À ce jour, les filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems ne disposent pas de plan d'actions spécifique sur la biodiversité et les écosystèmes.

Cibles du groupe RATP liées à la biodiversité et aux écosystèmes [E4-4]

À date, l'Epic RATP et les filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems ne se sont pas encore fixé de cible liée à la biodiversité et aux écosystèmes.

Indicateurs du groupe RATP liés à la biodiversité et aux écosystèmes [E4-5]

À date, l'Epic RATP et les filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems n'ont pas mis en place d'indicateur lié à la biodiversité et aux écosystèmes.

Il est à noter que jusqu'en 2024, avec une publication dans la Déclaration de performance extra-financière, l'Epic RATP suivait le taux de surfaces végétalisées sur les sites en rénovation ainsi que sur les projets de construction neuve, pilotés par sa direction de l'immobilier. Cet indicateur doit être révisé afin de l'aligner avec la feuille de route biodiversité et les objectifs définis dans le cadre de la politique.

Utilisation des ressources et économie circulaire [ESRS E5]

Ressources entrantes et circularité

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur l'IRO matériel ci-dessous, identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description de l'IRO
Risque	Surexploitation des ressources entraînant une hausse des prix, voire une perturbation ou une rupture de l'approvisionnement qui compromettrait les activités du Groupe	L'absence de pratiques durables peut entraîner une surexploitation des ressources essentielles aux opérations du Groupe. Cela pourrait provoquer une hausse importante des coûts, des perturbations ou des ruptures d'approvisionnement. Ces conséquences menacent la continuité des services, la satisfaction des voyageurs et la performance financière du Groupe.

Politiques du groupe RATP liées aux ressources entrantes et à la circularité [E5-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) >]
Comme présenté à la sous-section « La politique RSE du Groupe » de la partie « Informations générales [ESRS 2] », la politique RSE du groupe RATP repose, entre autres, sur un axe stratégique relatif à la transition écologique incluant la préservation des ressources et de la biodiversité. Cette orientation traduit la volonté du Groupe en matière de préservation des ressources naturelles, en cohérence avec sa stratégie de développement durable.

À ce jour, il n'existe pas de politique Groupe spécifiquement dédiée à l'économie circulaire.

Présentation de la démarche d'économie circulaire de l'Epic RATP

La politique déployée par l'Epic RATP porte directement sur le risque matériel identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité. Cette politique prend la forme d'une démarche d'économie circulaire appliquée au périmètre des chantiers, validée et déployée en mars 2023. Elle vise à favoriser le réemploi de la matière, à réduire la production de déchets et à encadrer le suivi et la traçabilité des déchets. L'Epic RATP entend ainsi agir favorablement sur la gestion des ressources sortantes afin de contribuer à réduire l'impact environnemental de ses chantiers, tout en limitant la pression sur les ressources entrantes.

La démarche d'économie circulaire de l'Epic RATP s'engage à respecter la réglementation française, notamment la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) publiée en août 2015, la loi antigaspillage pour une économie circulaire (Agec) publiée en février 2020, ainsi que la loi industrie verte publiée en octobre 2023, qui renforcent la réduction du recours à des ressources naturelles non renouvelables et la promotion du réemploi.

Le pilotage de cette démarche est assuré par la direction stratégie, finance et performance durable du Groupe, avec des relais identifiés au sein des différentes directions de l'Epic RATP mobilisées sur des chantiers, notamment des chantiers de construction, déconstruction, rénovation et modernisation. Ces relais sont chargés de veiller à la mise en œuvre opérationnelle et au suivi des actions, garantissant ainsi une appropriation collective et un déploiement cohérent sur l'ensemble des projets.

Ces actions s'appuient également sur la politique achats responsables de l'Epic RATP (voir la section « Politiques du groupe RATP en lien avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-3] » du chapitre « Travailleurs de la chaîne de valeur [ERSR S2] »), qui encadre les pratiques responsables auprès des fournisseurs et partenaires, en intégrant des critères environnementaux, sociaux et éthiques dans les processus d'achat.

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c) >]

La démarche d'économie circulaire de l'Epic RATP ne fait pas référence à des normes ou initiatives tierces.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c)]

Politiques liées aux ressources entrantes et à la circularité des autres entités du Groupe

À ce jour, les filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems ne disposent pas de politique spécifique sur les ressources entrantes et la circularité. Chacune de ces entités prévoit d'adapter progressivement la politique et les outils définis par l'Epic RATP à son propre périmètre d'activités. Des actions sont déployées localement par certaines filiales, comme présenté au sous-chapitre « Plans d'actions liés aux ressources entrantes et à la circularité des autres entités du Groupe ».

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b)]

Intégration des principes de circularité et d'écoconception dans les produits et services du groupe RATP

[Draft Amended ESRS E5 §11 >]

Les principes de circularité et d'écoconception sont intégrés dans la gouvernance des investissements du groupe RATP. Le Groupe encourage des choix de conception à moindre impact environnemental, à durée de vie plus longue et plus performants économiquement. Ainsi il est demandé aux projets d'investissement supérieurs à 15 millions d'euros d'étudier et présenter les enjeux liés à la gestion des ressources et à l'économie circulaire au sein d'une instance de validation. Il s'agit notamment d'identifier les impacts – utilisation des ressources, production de déchets, etc. – ainsi que d'identifier les leviers règlementaires et améliorations possibles – diagnostic produits, équipements, matériaux et déchets (PEMD), tri, valorisation et traçabilité des déchets, intégration d'objectifs quantitatifs ou qualitatifs, etc.

[< Draft Amended ESRS E5 §11]

Actions du groupe RATP liées aux ressources entrantes et à la circularité [E5-2]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

Présentation du plan d'actions sur l'économie circulaire du groupe RATP

La fonction achats, en particulier par le déploiement de la politique d'achats responsables (voir plus d'informations à la section « Politiques du groupe RATP en lien avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-3] » du chapitre « Travailleurs de la chaîne de valeur [ERSR S2] »), s'engage à contribuer à la mise en œuvre de la politique environnementale de l'entreprise et à favoriser l'émergence d'un modèle d'économie circulaire. Elle s'engage à privilégier l'achat de produits, de services et de projets écoconçus qui permettent de réduire les impacts environnementaux à toutes les étapes du cycle de vie, depuis l'extraction des matières premières jusqu'à la fin de vie du produit. Le renforcement des exigences faites aux fournisseurs et prestataires mandatés doit permettre aux équipes projet du groupe RATP de suivre et piloter les performances en matière d'économie circulaire.

Le groupe RATP entend également renforcer le volet qualitatif du réemploi, notamment à travers des initiatives telles que le « Quai des Ressources », une plateforme numérique mise en service en 2024. Cette plateforme permet de digitaliser l'offre et la demande de produits, équipements et matériaux de seconde main. Elle favorise la seconde vie des matériaux et renforce l'implication directe des salariés, ainsi que d'autres parties prenantes – dont les partenaires et repreneurs professionnels – dans une démarche circulaire. En 2025, 77 tonnes de matériaux ont été détournées de la filière déchets, pour un montant total de 41 000 euros.

Enfin, pour accompagner ces changements vers un renforcement des pratiques d'économie circulaire, le groupe RATP met à disposition de ses salariés un dispositif de formation en trois modules : une introduction aux grands principes de l'économie circulaire, une formation d'une journée sur l'intégration d'une stratégie économie circulaire sur un projet et une formation d'une demi-journée sur l'intégration de l'économie circulaire dans les marchés de travaux. Ce dispositif vise à renforcer les compétences internes et à diffuser de manière homogène les pratiques d'économie circulaire dans les équipes projets.

Plan d'actions lié aux ressources entrantes et à la circularité de l'Epic RATP

L'Epic RATP mobilise ses prescripteurs et ses gestionnaires de marchés dans le cadre de sa démarche économie circulaire appliquée aux achats responsables. Ainsi, les exigences contractuelles ont été révisées dans les marchés de travaux notamment pour favoriser le recours au réemploi dans les flux entrants et renforcer la traçabilité des déchets. Ces révisions couvrent en particulier :

- le réemploi de produits, équipements et matériaux *in situ* ou issus de filières de réemploi ;
- la recherche de filières de valorisation matières pour les déchets inertes et non dangereux ;
- le recours à la filière à responsabilité élargie des producteurs notamment pour les produits et matériaux de construction du bâtiment ;
- le renforcement de l'exigence de traçabilité des déchets ;
- l'ajout d'incitations pour l'intégration des principes d'économie circulaire (avec des pénalités et/ou primes) ;
- dans certains cas, le recours à des variantes concernant l'utilisation de matériaux recyclés, le recours à des techniques permettant de limiter la production de déchets ou encore le recours à des techniques permettant la dépose sélective.

Les acheteurs de l'Epic RATP sont sensibilisés à l'utilisation de la plateforme de réemploi Quai des Ressources et peuvent réorienter les prescripteurs pour éviter l'achat de matériel neuf et privilégier le réemploi et la réutilisation en interne.

L'Epic RATP favorise par ailleurs la création de boucles de recyclage en circuit fermé avec les fabricants, par exemple pour les rails, les câbles et les cœurs d'appareil de voie. L'entreprise cherche ainsi à détourner ces matériaux issus de la dépose des filières de valorisation des déchets « classiques », en privilégiant des voies de valorisation sur le territoire et évitant la dégradation des matières d'origine. Cette démarche doit permettre d'assurer la disponibilité à moyen terme

sur les matières premières considérées comme stratégiques, tout en réduisant l'impact environnemental du ferroviaire et en contribuant à la décarbonation de la filière. Un cas d'usage de recyclage des anciens rails est en cours de préparation pour l'année 2026, du fait de la disponibilité d'une filière de recyclage sur le territoire.

Enfin, l'Epic RATP renforce et harmonise les pratiques de traçabilité des déchets issus de ses chantiers avec la mise en place de l'outil numérique Waste Tracker, registre de suivi des déchets de chantiers, en 2025. Cet outil numérique complété en collaboration avec les prestataires de travaux de l'Epic RATP permet de collecter les données et les pièces justificatives relatives aux évacuations et au traitement des déchets, de réaliser les déclarations règlementaires auprès des registres nationaux (Trackdéchets) et de suivre les indicateurs relatifs à la gestion des déchets (nature et quantité des déchets produits, modes de traitement, etc.). Il est décliné progressivement sur l'ensemble des chantiers portés par les différentes maîtrises d'ouvrage de l'Epic RATP.

À l'horizon 2030, l'Epic RATP souhaite que l'ensemble de ses nouveaux chantiers intègrent leurs données dans l'outil Waste Tracker. Cet outil vise notamment à vérifier l'atteinte de l'objectif règlementaire français de 70 % de valorisation matière des déchets non dangereux hors terres et sédiments. À date, l'Epic RATP n'est pas en mesure de communiquer sur un taux de valorisation matière significatif pour ses déchets de chantiers. Cette action doit ainsi permettre d'améliorer la traçabilité des flux de déchets et de garantir le suivi des taux de valorisation matière en vue du respect des objectifs réglementaires.

Plans d'actions liés aux ressources entrantes et à la circularité des autres entités du Groupe

À ce jour, les filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems ne disposent pas d'un plan d'actions spécifique sur les ressources entrantes et la circularité ; RATP Cap Île-de-France prévoit de déployer dès 2026 une feuille de route spécifique à l'économie circulaire. Le thème est néanmoins intégré aux feuilles de route environnementales transverses, déjà déployées par les filiales.
Plus particulièrement pour RATP Dev, plusieurs initiatives locales illustrent une volonté d'agir de manière pragmatique et territorialisée dans une logique de sobriété, de valorisation des ressources et de résilience face aux tensions sur la ressource : pratiques de tri, de recyclage et de réemploi de déchets, prolongement de la durée de vie du matériel informatique, recyclage d'équipements via des acteurs de l'économie sociale et solidaire, etc. La portée de ces initiatives reste limitée à certaines filiales, parfois en fonction des contraintes et exigences contractuelles applicables. Les actions couvrent le plus souvent uniquement le périmètre d'activité de la filiale et excluent généralement les acteurs de la chaîne de valeur amont ou aval.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b)]

Ressources financières nécessaires aux plans d'actions

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

Le groupe RATP s'outille pour renforcer sa démarche économie circulaire – plateforme de réemploi, outil de suivi et traçabilité de la gestion des déchets –, néanmoins aucune ressource financière significative n'est affectée spécifiquement à la conduite des actions d'économie circulaire.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Cibles du groupe RATP liées aux ressources entrantes et à la circularité [E5-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

À ce jour, le Groupe et ses entités n'ont pas défini de cible liée aux ressources entrantes et à la circularité.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39 >]

L'équipe environnementale centrale de l'Epic RATP s'appuie sur des référents au sein des différentes directions contributrices (gestionnaire d'infrastructures, maîtrise d'ouvrage des projets, matériel roulant ferroviaire, immobilier, maintenance des équipements, des systèmes et des espaces) pour assurer le déploiement de ses actions clés. Un comité technique se réunit entre six et douze fois par an pour suivre le déploiement et l'efficacité des actions (outils et processus) et pour apporter un regard technique sur les actions mises en œuvre. En complément, chaque semestre, un comité de pilotage se réunit pour suivre l'avancement de la feuille de route d'économie circulaire sur les chantiers et prendre les décisions nécessaires à la poursuite de nos engagements avec et au sein des différentes maîtrises d'ouvrage.

Pour sa part, RATP Dev s'appuie sur des évaluations qualitatives des actions déployées, notamment à travers le partage de bonnes pratiques, le retour d'expérience de ses entités et l'accompagnement par les experts environnementaux. Ce pilotage repose sur une gouvernance structurée, avec des sponsors et pilotes identifiés pour chaque enjeu, et un suivi régulier des programmes via des outils internes.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39]

Flux de ressources entrantes du groupe RATP [E5-4]

[Draft Amended ESRS E5 §15(a) >]

Le groupe RATP souhaite cartographier les matériaux considérés comme critiques pour son activité par le déploiement d'une démarche en deux temps :

- en 2025, la direction stratégie, finance et performance durable a mené une enquête interne auprès des acheteurs pilotes de segments de l'Epic RATP, afin de catégoriser les segments d'achats selon trois dimensions : la disponibilité et dépendance, l'impact métier et l'impact environnemental ;
- en 2026, il est prévu de réaliser une étude permettant une cartographie des flux entrants sur le périmètre de l'Epic RATP et de la filiale RATP Cap Île-de-France.

[< Draft Amended ESRS E5 §15(a)]

Indicateurs du groupe RATP liés aux ressources entrantes et à la circularité [E5-4]

[Draft Amended ESRS E5 §15(b à d) >]

Les indicateurs relatifs aux flux de ressources entrantes ne sont pas publiés dans ce rapport.
En effet, les données nécessaires à la quantification du poids total des matières clés, des matières premières critiques et stratégiques, des matières secondaires et des matières biologiques clés issues de sources durables ne font pas encore l'objet d'un suivi consolidé au niveau du Groupe.

Entre autres actions, la cartographie des flux entrants mentionnée ci-avant permettra d'avancer sur l'établissement de ces indicateurs dès l'année 2026.

[<Draft Amended ESRS E5 §15(b à d)]

Informations relatives au règlement taxonomie

Application et résultats

Contexte et cohérence

Contexte réglementaire

Le règlement européen 2020/852 dit « taxonomie » ainsi que ses compléments publiés en 2021, 2022, 2023 et 2025 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 verte européenne, 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, l'Epic RATP n'est pas soumis à la taxonomie verte européenne. 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 et d'infrastructures 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 du groupe RATP et corresponde à un axe fort de sa stratégie RSE, aucune activité à ce jour ne réalise de chiffre d'affaires ou d'investissement suffisamment matériel à l'échelle du Groupe pour entrainer une publication de ratios financiers distincte au titre de cet objectif environnemental.

Le Groupe présente ainsi au titre de l'exercice 2025 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 RATP et des filiales RATP Dev et RATP Cap Île-de-France (y compris les entités que ces filiales contrôlent). A noter que le groupe RATP utilise depuis 2023 l'exemption de l'obligation de publication de l'indicateur taxonomie des Opex pour cause de non-matérialité, telle que prévue par le règlement et a décidé de se conformer dès l'exercice 2025 au nouvel acte délégué de simplification de la taxonomie publié le 4 juillet 2025. A ce titre, le groupe RATP se concentre sur l'analyse taxonomie de ses activités cœur de métier d'opérateur de transport et de gestionnaire d'infrastructures.

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 2025 les ratios d'éligibilité et d'alignement suivants sur les deux objectifs climatiques d'atténuation et d'adaptation :

	Atténuation du changement climatique				Adaptation au changement climatique	
	Chiffre d'affaires		Capex		Capex	
Périmètre	Éligible	Aligné	Éligible	Aligné	Éligible	Aligné
Groupe RATP	92 %	47 %	85 %	22 %	85 %	-

À noter que si le dénominateur des ratios taxonomie se rapporte bien au périmètre total 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 47 % 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 :

	Part du chiffre d'affaires éligible		Part du chiffre d'affaires aligné	
Activités du groupe RATP	**Montant (M€)**	**Pourcentage**	**Montant (M€)**	**Pourcentage**
6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	117	1 %	117	1 %
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	6 561	74 %	3 421	39 %
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	1 436	16 %	591	7 %
Total	8 115	92 %	4 129	47 %
Données N-1 proforma*	**7 682**	**92 %**	**3 575**	**43 %**
Données N-1 publiées	*7 687*	*92 %*	*3 575*	*43 %*

Les activités « 6.3 d'exploitation de transports urbains et suburbains et de transports routiers de voyageurs » et « 6.1 d'exploitation de transports ferroviaires interurbains de voyageurs » alignées correspondent aux revenus des modes de transport à émissions nulles à l'échappement opérés par l'Epic RATP et les 23 filiales de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France 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, train et bus électriques équipés de pneumatiques conformes aux exigences[8], soit 438 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, tramway et bus, en excluant la part des infrastructures pour lesquelles le critère DNSH (pour l'anglais « do no significant harm », ou en français « ne pas causer de préjudice important ») 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 « 6.3 d'exploitation de transports urbains et suburbains et de transports routiers de voyageurs » de 6 filiales de RATP Cap Île-de-France et de 33 filiales de RATP Dev n'ont pas pu être considérées comme alignées en raison, au cas par cas, de l'absence d'identification des risques climatiques physiques et de solutions d'adaptation pour répondre au DNSH adaptation, de l'absence de remontée des données sur le caractère zéro émission du matériel roulant ou sur la bonne gestion des déchets et enfin, de l'absence de remontée de données ou du non-respect du critère d'efficience énergétique des pneumatiques pour les bus électriques. La collecte de données propres à la taxonomie demeure un exercice nouveau pour les filiales de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France incluses pour la première fois dans le périmètre taxonomie. La structuration de la collecte et de la fiabilisation des données ESG constitue un axe d'amélioration du reporting extra-financier au niveau du Groupe, qui a été enclenché en 2025 grâce notamment aux travaux liés à la directive européenne CSRD.

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'actions d'adaptation aux conséquences du changement climatique.

Ainsi, les dépenses d'investissement du groupe RATP sont éligibles à hauteur de 85 % et alignées à hauteur de 22 % à la taxonomie européenne sur l'objectif d'atténuation du changement climatique. Les dépenses d'investissement du groupe RATP sont éligibles à la taxonomie européenne à hauteur de 85 % sur l'objectif d'adaptation au changement climatique. En revanche, compte tenu des critères exigeants retenus par la réglementation, aucune dépense d'investissement du Groupe n'est alignée au titre de cet objectif environnemental pour l'exercice 2025. Le groupe RATP a engagé des démarches structurantes pour renforcer la résilience de ses activités au changement climatique, notamment via un programme d'adaptation de ses bâtiments aux défis climatiques. 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.

* Données 2024 proforma, intégrant le retrait des activités immobilières du reporting taxonomie, conformément à la disposition prévue par le nouvel acte délégué de 2025 sur l'introduction de seuils de matérialité.

8. 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.

Le groupe RATP a ainsi formalisé début 2026 un plan d'adaptation qui sera analysé au regard des attendus de la taxonomie pour évaluer l'alignement des activités du Groupe à l'objectif d'adaptation au changement climatique lors des prochains reportings taxonomie.

La répartition des dépenses d'investissement du Groupe se décline de la façon suivante :

	Objectif d'atténuation du changement climatique				Objectif d'adaptation au changement climatique			
	Part des Capex éligibles		Part des Capex alignés		Part des Capex éligibles		Part des Capex alignés	
Activités du groupe RATP	Montant (M€)	Pourcentage	Montant (M€)	Pourcentage	Montant (M€)	Pourcentage	Montant (M€)	Pourcentage
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	530	26 %	432	22 %	525	26 %	-	-
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	1 182	59 %	-	-	1 182	59 %	-	-
Total	1 712	85 %	432	22 %	1 707	85 %	-	-
Données N-1 proforma* *Données N-1 publiées*	1 972 2 001	86 % 88 %	664 665	29 % 29 %	1 941 1 970	85 % 86 %	- -	- -

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 RATP, par RATP Cap Île-de-France et par RATP Dev, c'est-à-dire le métro, le RER, le tramway ainsi que les bus électriques équipés de pneumatiques conformes aux exigences, soit 56 bus acquis en 2025.

L'activité « 6.15 relative à la gestion d'infrastructures de transport ferroviaire et de centres bus » n'a 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 avec l'expérimentation d'un outil de reporting dédié dont le déploiement progressif a débuté en 2025. Des effets sur l'alignement devraient être visibles à moyen terme lors des phases travaux des nouveaux projets d'investissement.

L'absence d'alignement des activités 6.1 et 6.3 de certaines 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. Le groupe 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 2025, 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 9,5 % sur l'exercice fiscal 2025, en deçà du seuil de matérialité de 10 % retenu. En effet, la définition des Opex taxonomie se restreint aux dépenses de recherche et développement (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 7,8 milliards d'euros. Dans ces conditions, la dérogation relative à l'exemption de publication du ratio des Opex est applicable en 2025.

Variations par rapport à l'exercice précédent

- ***Variation du périmètre de reporting***

Le groupe RATP se conforme dès l'exercice 2025 au nouvel acte délégué de simplification de la taxonomie publié le 4 juillet 2025. A ce titre, le groupe RATP se concentre sur l'analyse taxonomie de ses activités cœur de métier d'opérateur de transport et de gestionnaire d'infrastructures et utilise l'exemption d'analyse d'éligibilité et d'alignement prévue par la réglementation pour les activités représentant en cumulé moins de 10 % du chiffre d'affaires et des Capex du Groupe. Ainsi il a été décidé de ne plus publier les ratios taxonomie des activités immobilières (section taxonomie « 7.7 : Acquisition et propriété de bâtiments ») logées à l'Epic RATP et dans la filiale RATP Solutions Ville. Par ailleurs plusieurs autres activités connexes au secteur du transport et éligibles à la taxonomie ne sont pas incluses dans le reporting taxonomie du groupe RATP. Ces activités, non matérielles d'un point de vue financier, concernent :

- RATP Solutions Ville, qui offre des services urbains durables à destination des villes et des territoires (sections taxonomie 4.15, 7.2, 7.7, 9.3) ;
- RATP Smart Systems, qui développe des services d'aide à la mobilité (section taxonomie 8.2) ;

* Capex 2024 proforma, intégrant le retrait des activités immobilières du reporting taxonomie, conformément à la disposition prévue par le nouvel acte délégué de 2025 sur l'introduction de seuils de matérialité.

– RATP Maintenance Services, qui propose une maintenance multi-technique (section taxonomie 3) ;
– RATP Travel Retail, qui commercialise et gère des espaces urbains (section taxonomie 7.7).

Au total, ces activités éligibles non incluses dans le reporting taxonomie représentent en cumulé 0,3 % du chiffre d'affaires et 1,7 % des Capex du Groupe en 2025.

L'analyse de l'alignement s'est ainsi portée en 2025 sur l'Epic RATP, les entités opérationnelles de RATP Cap Île-de-France et 52 entités opérationnelles de RATP Dev entrant dans le périmètre de reporting des informations en matière de durabilité. 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 du changement climatique***

L'éligibilité et l'alignement du chiffre d'affaires du groupe RATP à la taxonomie sont en hausse par rapport à 2024, s'élevant respectivement à 92,0 % et 46,8 % en 2025, contre 91,9 % et 42,8 % en 2024. Cette évolution s'explique par la continuité des activités du Groupe qui sont fortement éligibles à la taxonomie et par l'élargissement du périmètre de reporting de RATP Dev qui inclut pour la première année les entités opérationnelles de Lyon et de Riyadh dans son analyse de l'alignement.

Si les Capex éligibles du Groupe sont stables en 2025 avec un ratio de 85,1 % (86,3 % en 2024), les Capex alignés affichent une baisse de 7,6 points pour atteindre 21,5 % en 2025, liée essentiellement à l'achèvement du programme Bus2025 de transition énergétique de la flotte de bus.

◆ ***Évolution des résultats d'éligibilité et d'alignement – 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, le groupe RATP a approfondi en 2025 ses travaux sur la résilience de son patrimoine (infrastructures, gares, stations et bâtiments) aux conséquences du changement climatique et formalisé début 2026 un plan d'adaptation qui sera analysé au regard des attendus du règlement taxonomie.

◆ ***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 de durabilité 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 de durabilité 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 de durabilité que le groupe RATP s'est mise en ordre de marche pour appliquer également de manière volontaire la directive CSRD à son reporting extra-financier 2025.
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 cinq 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. Le groupe RATP a ainsi poursuivi en 2025 ses travaux sur la résilience de ses activités aux conséquences du dérèglement climatique. Un plan d'adaptation à l'échelle de l'entreprise a ainsi été construit et transmis début 2026 aux administrations compétentes. Il a vocation à être enrichi et actualisé régulièrement, notamment avec l'élaboration de plans d'adaptation au niveau des filiales de manière cohérente 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, le groupe RATP renforce la prise en compte de la préservation des ressources dans la conduite de ses activités en systématisant la mesure de la valorisation des déchets de ses chantiers grâce à la mise en place d'un outil spécifique « Waste Tracker », qui vise à faciliter leur traçabilité et le reporting. Son déploiement progressif a débuté en 2025 et permettra 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.

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 (ou « Registre européen de l'étiquetage énergétique des produits » en français) sera prise en compte dans le renouvellement des marchés des pneumatiques du groupe 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 du groupe RATP soient tous conformes aux critères de la taxonomie, l'exclusion de l'alignement des pneus rechapés intégrés en seconde monte apparait contradictoire avec l'enjeu essentiel de la préservation des ressources. Le groupe RATP a alerté la Commission européenne sur cette problématique et suggéré de faire évoluer ce critère d'alignement notamment à travers sa contribution à la consultation publique européenne de novembre 2025 qui donnera lieu à la revue des critères techniques de la taxonomie. 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, le groupe RATP continuera d'intégrer des pneus rechapés en seconde monte. Hors exclusion des pneus rechapés, 100 % des bus électriques du groupe 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, le groupe RATP cherche à améliorer de façon continue son reporting taxonomie. Cela s'est manifesté en 2025 par l'élargissement du périmètre d'alignement de RATP Dev en intégrant 6 nouvelles entités opérationnelles. 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 (EU) n° 2021/2139 du 4 juin 2021, de ses annexes et de ses amendements complétant le règlement (EU) 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 (EU) n° 2020/852, en précisant la manière de calculer les KPI ainsi que les informations narratives à publier ;
- des deux compilations de questions fréquences (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) n° 2023/2486 du 27 juin 2023 et de ses annexes, complétant le règlement délégué (EU) 2020/2139 établissant la classification et les critères techniques des autres objectifs environnementaux (eau, économie circulaire, pollution, biodiversité) ;
- du règlement délégué (EU) n° 2026/73 du 4 juillet 2025, simplifiant les règlements (EU) 2021/2178, (EU) 2021/2139 et (EU) 2023/2486.

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 décembre 2022 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[9] (à titre indicatif)	Activité telle que décrite dans l'acte délégué et ses annexes[10]	Objectif environnemental	Définition de l'activité visée par la taxonomie	Activités du groupe RATP correspondantes
N77.39 et H49.10	**6.1 TRANSPORT FERROVIAIRE INTERURBAIN DE VOYAGEURS**	Atténuation Adaptation	L'achat, le financement, la location, le crédit-bail et l'exploitation de transport de voyageurs utilisant du matériel roulant ferroviaire sur les réseaux principaux, répartis sur une large zone géographique, le transport de voyageurs par chemins de fer interurbains et l'exploitation de wagons-lits ou de wagons-restaurants au titre de l'exploitation intégrée d'entreprises ferroviaires.	Exploitation de transport ferroviaire : train
H49.31, H49.3.9, N77.39 et N77.11	**6.3 TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS, TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS**	Atténuation Adaptation	L'achat, le financement, le crédit-bail, la location et l'exploitation de véhicules de transport urbain et suburbain de voyageurs et de transport routier de voyageurs. Pour les véhicules à moteur, l'exploitation de véhicules désignés comme appartenant à la catégorie M2 ou M3, conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 2018/858, pour la fourniture de services de transport de voyageurs. Les activités économiques relevant de la présente catégorie peuvent inclure l'exploitation de différents modes de transport terrestre, tels que l'autobus, le tramway, le trolleybus, les voies ferrées souterraines et aériennes. Elles comprennent également les lignes ville-aéroport ou ville-gare et l'exploitation de funiculaires et de téléphériques sur une partie des systèmes de transport urbain ou suburbain. Les activités économiques relevant de la présente catégorie incluent également les services de transport longue distance réguliers par autobus, les affrètements, les excursions et autres services de transport occasionnel par autocars, les navettes vers les aéroports (y compris au sein des aéroports), l'exploitation de bus scolaires et de bus pour le transport.	Exploitation de transport urbain et suburbain : métro, bus, RER, tramway, câble
F42.11, F42.13, M71.1 et M71.20	**6.15 INFRASTRUCTURES FAVORABLES AUX TRANSPORTS ROUTIERS ET AUX TRANSPORTS PUBLICS À FAIBLE INTENSITÉ DE CARBONE**	Atténuation Adaptation	La construction, la modernisation, la maintenance et l'exploitation d'infrastructures nécessaires à l'exploitation de transports routiers dont les émissions de CO_2 à l'échappement sont nulles, ainsi que des infrastructures destinées au transbordement et des infrastructures nécessaires à l'exploitation des transports urbains. La construction, la modernisation, la maintenance et l'exploitation d'autoroutes, de routes, de chaussées et d'autres voies pour véhicules et piétons, les travaux de revêtement de routes, de chaussées, d'autoroutes, de ponts ou de tunnels et la construction de pistes d'atterrissage, y compris la fourniture de services d'architecture, de services d'ingénierie, de services d'établissement de plans, de services d'inspection et de vérification de bâtiment et de services d'arpentage et de cartographie, et de services similaires, ainsi que la prestation de services d'analyses physiques, chimiques et autres de tous types de matériaux et de produits, à l'exclusion de l'installation d'appareils d'éclairage public et de signaux électriques.	Gestion d'infrastructures: gares ferroviaires, voies ferrées, centres bus, gares routières

9. Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne.
10. 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 significatifs sur le périmètre de consolidation financière du Groupe :

Codes Nace[11] (à titre indicatif)	Activité telle que décrite dans l'acte délégué et ses annexes[12]	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**	Economie 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**	Economie circulaire	Vente de biens d'occasion qui ont été utilisés conformément à leur usage prévu auparavant par un client (personne physique ou morale), éventuellement après réparation, remise en état ou remanufacturage.	Vente de matériel de transport en vue du réemploi
N77.11 et N77.21	**6.4 EXPLOITATION DE DISPOSITIFS DE MOBILITÉ DES PERSONNES, CYCLOLOGISTIQUE**	Atténuation Adaptation	La vente, l'achat, le financement, le crédit-bail, la location et l'exploitation de dispositifs de mobilité ou de transport des personnes dont la propulsion est apportée par l'activité physique de l'usager, un moteur à émission nulle, ou la combinaison d'un moteur à émission nulle et d'une activité physique. Cela inclut la fourniture de services de transport de fret par des bicyclettes (de fret).	Exploitation de transport urbain et suburbain: vélo
H50.30	**6.7 TRANSPORTS FLUVIAUX DE PASSAGERS**	Atténuation Adaptation	L'achat, le financement, le crédit-bail, la location et l'exploitation de navires de transport fluvial de passagers, impliquant des navires qui ne sont pas adaptés aux transports maritimes.	Exploitation de transport : navette maritime
F41 et F43	**7.2 RÉNOVATION DE BÂTIMENTS EXISTANTS**	Atténuation Adaptation Economie circulaire	La construction et les travaux de génie civil ou leur préparation.	Missions de maîtrise d'œuvre (RATP Real Estate, entité contrôlée par RATP Solutions Ville)
L68	**7.7 ACQUISITION ET PROPRIÉTÉ DE BÂTIMENTS**	Atténuation Adaptation	Achat d'immobilier et exercice de la propriété de cet immobilier.	Exercice de la propriété d'immobilier: loyers commerciaux gestion immobilière revenus de locations d'infrastructures Construction, rénovation, gestion du parc immobilier (direction immobilière Epic RATP et sous mandat de gestion RATP Real Estate, entité contrôlée par RATP Solutions Ville) Centrale de mobilité (RATP Solutions Ville)
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, entité contrôlée par RATP Solutions Ville)

11. Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne.
12. 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 entités opérationnelles de RATP Dev pour identifier les mesures d'adaptation à titre individuel. A date il n'existe pas de telles mesures au niveau de l'entité holding de RATP Dev.

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 via la plateforme de réemploi « Quai des ressources » 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 2025, 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.

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. A 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 2025, la mise en œuvre de ces solutions n'a été réalisée par aucune activité du Groupe entrainant le non-respect de la contribution substantielle des activités à l'adaptation.

Activités 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs et 6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs

◆ ***Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique***

Les critères de contribution substantielle applicables à ces activités consistent à assurer le transport urbain et suburbain, le transport ferroviaire interurbain de voyageurs dont les émissions de CO2 à l'échappement sont nulles. Ainsi, les modes de transport métro, RER, tramway, bus et cars électriques, trains opérés par l'Epic, par RATP Cap Île-de-France et par certaines entités contrôlées par RATP Dev intégrées au reporting extra-financier respectent ce critère puisque n'émettent pas de CO2 à l'échappement.

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 RATP et la filiale RATP Cap Île-de-France ont bien identifié et évalué les risques climatiques physiques pouvant impacter leur 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.

Dix-neuf entités opérationnelles 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 entités de RATP Dev respectent le DNSH adaptation au changement climatique au titre la taxonomie sur l'exercice 2025.

◆ ***DNSH – Transition vers une économie circulaire***

À l'Epic RATP, 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. Le groupe RATP a défini des objectifs qualitatifs pour maintenir les ratios de valorisation des déchets sur les déchets non dangereux et sur la volumétrie globale. Le groupe 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 extra-financier, 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 et de recyclage de batteries par des prestataires tiers.

◆ ***DNSH – Prévention et contrôle de la pollution***

Le groupe RATP a identifié les bus électriques 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, le groupe RATP intègre en 2nde monte des pneus rechapés.

Dans le cas des bus acquis en 2025, 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 1er janvier 2023. Le critère pneumatique devra à nouveau être vérifié en cas de changement de pneumatique.

Au niveau de l'Epic RATP, de RATP Cap Île-de-France et de 10 entités contrôlées par RATP Dev, les pneumatiques hors rechapés montés sur les bus électriques respectent les exigences règlementaires en matière de bruit de roulement externe et d'efficacité en carburant. Ainsi, 438 bus électriques sont alignés.

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 RATP, 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 RATP 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 RATP 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, 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 rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec). Les solutions d'adaptation mises en œuvre et prévues sont également documentées au niveau de la business unit RATP Infrastructures de l'Epic RATP, 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.

◆ ***DNSH – 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 surfaces de l'Epic RATP 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 étude d'incidence sur l'environnement (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 de l'Epic RATP 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 EIE selon la directive européenne n° 2011/92/UE. D'autre part, l'appendice B précise que lorsqu'une EIE est réalisée et comprend une évaluation des incidences sur l'eau conformément à la directive n° 2000/60/CE, alors aucune autre évaluation des incidences sur l'eau n'est requise si des mesures ont bien été adoptées pour faire face aux risques recensés. S'appuyant sur les réglementations en vigueur et les données collectées auprès de la business unit RATP Infrastructures de l'Epic RATP, les projets de chantiers 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.

◆ ***DNSH – 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 RATP, 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. Un outil de traçabilité est déployé progressivement depuis 2025 afin de mesurer la valorisation des déchets de construction et de démolition des nouveaux chantiers.

D'autre part, comme le DNSH porte sur les déchets de chantier, il a été considéré que les activités courantes de maintenance éligibles en 6.15 n'étaient pas concernées et n'avaient pas besoin de valider ce critère pour être alignées.

◆ ***DNSH – Prévention et contrôle de la pollution***

L'Epic RATP se conforme aux critères 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.

◆ ***DNSH – 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 réseaux de surface et RATP Infrastructures de l'Epic RATP 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 réseaux de surface, en conformité avec les réglementations en vigueur en France.

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'Organisation de coopération et de développement économiques (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 RATP 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 RATP, 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.

◆ ***Condamnation***

Aucune condamnation n'a été relevée à l'échelle du groupe RATP sur les thématiques de droits humains, de corruption, de fiscalité ou de droit de la concurrence.

Méthodologie d'identification et de calcul des indicateurs du groupe RATP

La construction des indicateurs taxonomie a été conduite selon les principes clés suivants :

– les dénominateurs des ratios taxonomie ont été établis sur la base des états financiers du Groupe, à l'exception des Opex. Les Opex ont été identifiés dans les comptes de charges pertinents au regard de la définition réglementaire ; Le périmètre d'alignement couvre l'Epic RATP, les 52 entités opérationnelles contrôlées

par RATP Dev entrant dans le périmètre des informations en matière de durabilité (à l'exclusion donc d'entité consolidante de RATP Dev) et RATP Cap Île-de-France. 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 2025.
L'indicateur chiffre d'affaires aligné correspond à la somme du chiffre d'affaires net consolidé généré par les activités éligibles et alignées à la taxonomie, c'est-à-dire des activités qui à la fois correspondent à la définition de l'activité taxonomie et respectent l'ensemble des critères d'alignement de la contribution substantielle, les DNSH et les garanties minimales, divisée par le chiffre d'affaires net consolidé total du groupe RATP sur l'exercice 2025.

◆ ***Méthode de calcul du dénominateur***

Le dénominateur du chiffre d'affaires correspond au chiffre d'affaires net consolidé du Groupe sur l'exercice 2025, 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 RATP et avec d'autres autorités organisatrices de la mobilité en France et organismes équivalents hors de France dans le cadre des entités contrôlées 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 autorités organisatrices de la mobilité, dont Île-de-France Mobilités, et le chiffre d'affaires généré de façon externe.

◆ ***Méthode de calcul du numérateur éligible au titre de l'atténuation au changement climatique***

Le numérateur éligible correspond au chiffre d'affaires net consolidé généré par les activités éligibles. Les étapes d'identification du chiffre d'affaires éligible sont les suivantes :
– pour l'Epic RATP : 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 exclu. Les chiffres d'affaires spécifiques aux activités de gestion d'infrastructures de transport ferroviaire, disponibles en lecture directe dans les comptes, ont été alloués à l'activité 6.15 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 ;
– 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 entités 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 entité 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 ».

◆ ***Méthode de calcul du numérateur aligné au titre de l'atténuation au changement climatique***

Le numérateur aligné correspond au chiffre d'affaires net consolidé généré par les activités éligibles et alignées. Les étapes d'identification du chiffre d'affaires aligné sont les suivantes :
– pour l'Epic RATP : 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 202 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 ;
– pour RATP Dev : sur la base du chiffre d'affaires éligible des activités « 6.3 transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs » et « 6.1 transport ferroviaire interurbain de voyageurs », le chiffre d'affaires aligné correspond aux chiffres d'affaires éligibles générés par l'exploitation des métros, tramways, trains, bus électriques alignés des 19 entités alignées ;
– pour RATP Cap Île-de-France : sur la base du chiffre d'affaires éligible des activités « 6.3 transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs », le chiffre d'affaires aligné correspond aux chiffres d'affaires éligibles générés par l'exploitation des tramways et bus électriques alignés.

Part du chiffre d'affaires issue de produits ou de services associés à des activités économiques éligibles à la taxonomie ou alignées sur la taxonomie — Informations pour 2025 (ventilation par activité)

ICP	Chiffre d'affaires
Exercice	2025

Activités économiques	Code	Chiffre d'affaires éligible à la taxonomie (part du chiffre d'affaires éligible à la taxonomie)	Chiffre d'affaires aligné sur la taxonomie (k€)	Chiffre d'affaires aligné sur la taxonomie (part du chiffre d'affaires aligné à la taxonomie)	Objectif environnemental des activités alignées sur la taxonomie						Activité habilitante	Activité transitoire	Part de la taxonomie alignée par rapport à la taxonomie éligible
					Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité			
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM 6.1	1,3 %	117 378	1,3 %	1,3 %								100,0 %
Transport urbains et suburbains, transport routier de voyageurs	CCM 6.3	74,4 %	3 420 633	38,8 %	38,8 %								52,2 %
Infrastructures favorables aux transports routiers et publics à faible intensité de carbone	CCM 6.15	16,3 %	591 400	6,7 %	6,7 %						H		40,9 %
Somme des alignements par objectif					46,8 %								
Chiffre d'affaires total		92 %	4 129 411	46,8 %	46,8 %						6,7 %		50,9 %

Dépenses d'investissements (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 2025.

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 2025.
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 2025, seules des dépenses d'investissement relevant de la première catégorie ont été identifiées.

◆ ***Méthode de calcul du 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 2025.
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 des exercices 2023 et 2024 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 2025 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.

◆ ***Méthode de calcul du numérateur éligible au titre des objectifs d'atténuation et d'adaptation au changement climatique***

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 :

– pour l'Epic RATP : Toutes les activités de l'Epic RATP 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 RATP, 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 le groupe 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.
– pour RATP Dev et RATP Cap Île-de-France : Les 41 filiales de RATP Dev qui ont mis en place un plan d'adaptation sont éligibles au titre de l'adaptation. De même l'ensemble des filiales de RATP Cap Île-de-France sont éligibles au titre de l'adaptation. La méthode ci-dessous d'identification des dépenses éligibles concerne donc les deux objectifs climatiques pour RATP Dev et 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 l'entité Bombela Operating Company contrôlée par RATP Dev ;
    - l'activité « 6.3 transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs », pour les autres entités éligibles de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France.

◆ ***Méthode de calcul du numérateur aligné au titre de 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 :

– pour l'Epic RATP : Sur la base des Capex éligibles répartis par activité taxonomie, les Capex alignés ont été identifiés de la façon suivante :
  - sur l'activité « 6.3 transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs », maintien des Capex éligibles liés au métro, RER et tramway en totalité, et aux 42 bus électriques acquis en 2025 ;
  - sur les activités « 6.15 infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone », aucun Capex n'est aligné en raison du DNSH économie circulaire lié à la valorisation des déchets de chantiers qui n'est pas satisfait. Pour rappel, une feuille de route sur ce sujet est en cours de déploiement.
– pour RATP Dev et RATP Cap Île-de-France : grâce à la collecte des données, 19 entités contrôlées par RATP Dev et 4 entités contrôlées par RATP Cap Île-de-France ont été qualifiées d'alignées sur cet exercice. Pour construire le numérateur aligné les capex éligibles des activités alignées de ces filiales ont été valorisés.

Part des Capex issue de produits ou de services associés à des activités économiques éligibles à la taxonomie ou alignées sur la taxonomie — Informations pour 2025 (ventilation par activité)

ICP	Capex
Exercice	2025

Activités économiques	Code	Capex éligibles à la taxonomie (part des Capex éligible à la taxonomie)	Capex alignés sur la taxonomie (k€)	Capex alignés sur la taxonomie (part des Capex alignée à la taxonomie)	Objectif environnemental des activités alignées sur la taxonomie						Activité habilitante	Activité transitoire	Part de la taxonomie alignée par rapport à la taxonomie éligible
					Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité			
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM 6.1		85										100,0 %
Transport urbains et suburbains, transport routier de voyageurs	CCM 6.3	26,3 %	431 915	21,5 %	21,5 %								81,6 %
Infrastructures favorables aux transports routiers et publics à faible intensité de carbone	CCM 6.15	58,7 %									H		
Somme des alignements par objectif					21,5 %								
Capex totaux		85,1 %	432 001	21,5 %	21,5 %								25,2 %

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 dit « dénominateur » :

– dénominateur : les Opex totaux du Groupe ont été identifiés en lecture directe sur le compte de résultat consolidé du Groupe 2025 et s'élèvent à 7,8 milliards d'euros ;
– numérateur : les Opex définis par la taxonomie européenne concernent les coûts directs non capitalisés liés à la recherche et développement (R&D), 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 2025 et s'élèvent à 748 millions d'euros.

La matérialité calculée étant de 9,5 %, 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 2025.

Part du chiffre d'affaires, des Capex et des Opex issue de produits ou de services associés à des activités économiques éligibles à la taxonomie ou alignées sur la taxonomie — Informations pour l'année 2025 (ICP récapitulatifs)

Exercice 2025

ICP	Total (k€)	Part d'activités éligibles à la taxonomie (%)	Activités alignées sur la taxonomie (k€)	Part d'activités alignées sur la taxonomie (%)	Ventilation par objectif environnemental des activités alignées sur la taxonomie (%)						Part d'activités habilitantes (%)	Part d'activités transitoires (%)	Activités non évaluées considérées comme non significatives (%)	Activités alignées sur la taxonomie au cours de l'exercice précédent (N – 1) (k€)	Part d'activités alignées sur la taxonomie au cours de l'exercice précédent (N – 1) (%)
					Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité					
Chiffre d'affaires	8 823 552	92,0 %	4 129 411	46,8 %	46,8 %						6,7%		0,3 %	3 574 630	42,8 %
Capex	2 012 779	85,1 %	432 001	21,5 %	21,5 %								1,7 %	664 015	29,1 %
Opex	7 844 615												9,5 %		

Informations sociales et sociétales

Déclaration relative aux droits humains

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §35 >]

Les engagements du groupe RATP et de ses filiales en matière de droits humains s'appuient sur des politiques et dispositifs existants en matière de ressources humaines (dialogue social, prévention des discriminations, santé et sécurité au travail) d'éthique et d'achats responsables, sans être formalisés à ce stade dans une politique commune.

Toutefois, l'ensemble des politiques relatives aux impacts négatifs matériels, présentées ci-après, sont alignées avec :

- les Principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme ;
- la Déclaration de l'Organisation internationale du travail (OIT) relative aux principes et droits fondamentaux au travail ; ainsi que
- les Principes directeurs de l'Organisation de coopération et développement économique (OCDE) à l'intention des entreprises multinationales.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §35]

[Draft Amended ESRS S1 §46 + ESRS S2 §19 + ESRS S3 §19 + ESRS S4 §15 + ESRS 2 GDR-T §41(a) (b) (c) et (d) >]

Le Groupe ne publie pas en 2025 le nombre d'incidents de discrimination, le nombre d'incidents liés aux droits humains, ni les montants de sanctions associés concernant son personnel, ainsi que les informations équivalentes relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur, aux communautés affectées et aux voyageurs et utilisateurs finaux.

[< Draft Amended ESRS S1 §46 + ESRS S2 §19 + ESRS S3 §19 + ESRS S4 §15 + ESRS 2 GDR-T §41(a) (b) (c) et (d)]

Effectifs propres [ESRS S1]

Informations générales sur les effectifs propres du groupe RATP

En 2025, pour accompagner l'évolution de la structure du Groupe, les équipes RH ont élaboré cinq projets de politiques RH au niveau Groupe avec les directions des ressources humaines des différentes entités : Talents et dirigeants, Rémunération et avantages sociaux, Recrutement, mobilité et parcours professionnels, Santé et sécurité au travail et Dialogue social. Ces projets de politique ont pour finalité de former un référentiel de politiques RH partagé et cohérent avec la stratégie du Groupe. Ce référentiel a vocation à porter un équilibre entre un socle de valeurs et d'orientations communes au Groupe, et la diversité des situations de chaque entité. Il a également pour objectif de porter une vision commune du rôle et des responsabilités entre la direction des ressources humaines groupe et les directions RH des différentes entités. Ces projets de politiques détaillent les principes d'actions concrets, les instances d'animation de la politique, les indicateurs clés, les standards de référence, les processus et les outils métiers, la gestion de l'expertise et les dispositifs de revue et d'amélioration continue. En 2026, une fois finalisées et validées, les politiques seront déployées dans les entités du Groupe.

Caractéristiques des salariés du groupe RATP [S1-5]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §41(a) + §41(d) / Draft Amended ESRS S1 §23(a) + §23(g) >]

Le groupe RATP dénombre un effectif de 70 385 salariés pour le périmètre de ce rapport au 31 décembre 2025.

L'ouverture à la concurrence du transport urbain routier en Île-de-France a un impact important sur les mouvements quantitatifs d'effectifs, notamment dus au transfert du personnel de l'Epic RATP en lien avec ces activités vers la filiale RATP Cap Île-de-France ou des sociétés concurrentes ayant remporté les appels d'offres franciliens. Des mouvements sont à anticiper en 2026 dans le cadre de la mise en concurrence du réseau bus, et dans les 5 à 15 prochaines années pour les réseaux tramway, métro et RER en Île-de-France. La conclusion, en 2025, d'un accord mobilité Groupe est un vecteur essentiel pour permettre et favoriser les mobilités et parcours professionnels entre les différentes entités du Groupe.

Les données quantitatives publiées au sein de cette section « Effectifs propres [ESRS S1] » concernent l'ensemble des salariés en contrat avec une entité du groupe RATP pour le périmètre du rapport de durabilité 2025, sauf mention contraire. L'effectif total se compose des salariés liés au groupe RATP par un contrat de travail en cours d'exécution ou suspendus à l'occasion de congés ou de maladies, quelle que soit la nature de ce contrat. Les salariés comptabilisés sont :

- les salariés permanents : statutaires ou en contrat à durée indéterminée (CDI, en France) ;
- les salariés non permanents : en contrat à durée déterminée (CDD, en France), en contrats de professionnalisation ou d'apprentissage, en contrat d'insertion (en France, contrats d'accompagnement dans l'emploi jusqu'à la fin du dispositif au cours de 2025) ;
- les volontaires internationaux en entreprise (VIE, avec un contrat) ;
- les fonctionnaires détachés.

Certains salariés sont liés par contrat à une entité, mais sont opérationnellement rattachés à une autre entité du Groupe. Dans le cadre des informations dans cette section « Effectifs propres [ESRS S1] », les salariés sont comptabilisés au sein de l'entité détenant le contrat de travail, sauf mention contraire.

Les salariés à temps partiel sont pris en compte au même titre que ceux à temps complet.

À l'exception du taux de rotation, les effectifs sont définis comme les effectifs physiques (valeur absolue) au 31 décembre 2025.

Le groupe RATP ne disposant pas en l'état actuel de systèmes intégrés de gestion des données sociales, celles-ci sont présentées par entité sans consolidation au niveau du Groupe, à l'exception de l'effectif total. En 2026, le Groupe a pour objectif d'alimenter une plateforme centralisée de données RH Groupe. Cette nouvelle infrastructure permettrait à terme de piloter l'efficacité des politiques RH Groupe, de définir d'éventuelles actions correctives de

façon plus réactive et développer des cas d'usage pour le Groupe. Dans sa première phase, le projet prévoit la mise en commun d'environ 20 données sociales, notamment sur les thèmes de l'engagement, de la santé-sécurité, de l'égalité salariale entre femmes et hommes ainsi que de la rotation des effectifs. Ce projet implique un travail d'harmonisation de certaines définitions et méthodes de calcul qui sera réalisé en 2026.

Les contrats de délégation de service public (DSP) afférents aux centres bus d'Asnières, de Pleyel, de Neuilly-Plaisance, de Saint-Maur et de Neuilly-sur-Marne ont été remportés par le groupe RATP, via sa filiale RATP Cap Île-de-France, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des bus franciliens. Leurs activités ont été transférées de l'Epic RATP à RATP Cap Île-de-France au cours du dernier trimestre de l'année 2025. Ils font partie du périmètre de reporting de l'Epic RATP à l'aide des données réelles jusqu'à fin octobre. Pour novembre et décembre, les données sont estimées par l'Epic RATP.

Les données de HelvéCIE, filiale de RATP Dev en Suisse ont été estimées sur la base de l'effectif total physique au 31 décembre 2024 et de la part de femmes, d'hommes, de contrats permanents et non permanents dans l'effectif en équivalent temps plein (ETP) à la même date.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §41(a) + §41(d) / Draft Amended ESRS S1 §23(a) + §23(g)]

[Draft Amended ESRS S1 §23(a) >]

Répartition de l'effectif par genre

	Nombre de salariés (effectifs) au 31 décembre 2025				
Identité de genre*	**Epic RATP**	**RATP Dev**	**RATP Cap Île-de-France**	**RATP Solutions Ville**	**RATP Smart Systems**
FÉMININ	9816	4778	352	113	117
MASCULIN	36145	17232	1410	127	295
AUTRES IDENTITÉS DE GENRE	N.A.	0	N.A.	N.A.	N.A.
GENRE NON DÉCLARÉ	0	0	0	0	0
TOTAL	45961	22010	1762	240	412

Répartition de l'effectif par implantation géographique

La répartition de l'effectif dans les 10 pays les plus représentés et de plus de 50 salariés est la suivante :

	Nombre de salariés (effectifs) au 31 décembre 2025				
Pays	**Epic RATP**	**RATP Dev**	**RATP Cap Île-de-France**	**RATP Solutions Ville**	**RATP Smart Systems**
FRANCE	45961	8210	1762	240	412
ITALIE	0	5377	0	0	0
ÉGYPTE	0	3013	0	0	0
ÉTATS-UNIS	0	1762	0	0	0
ARABIE SAOUDITE	0	1387	0	0	0
MAROC	0	916	0	0	0
HONG KONG	0	529	0	0	0
AFRIQUE DU SUD	0	510	0	0	0
ROYAUME-UNI	0	183	0	0	0
SUISSE	0	105	0	0	0

[< Draft Amended ESRS S1 §23(a)]

* Identité de genre telle que spécifiée par l'état civil des salariés. La ventilation par genre inclut « Féminin » et « Masculin » en France, ainsi que la catégorie « Autre » en Belgique et dans certains états des États-Unis, conformément à la réglementation locale. La mention « Genre non déclaré » n'est utilisable que dans le cas d'un salarié ayant demandé la suppression de ses données d'identification de genre des systèmes d'information RH.

[Draft Amended ESRS S1 §23(b) + §23(c) + §23(d) + §23(e) >]

Répartition de l'effectif par type de contrat

Indicateurs au 31 décembre 2025	Entité	Féminin*	Masculin*	Autres identités de genre*	Genre non déclaré*	Totaux
Nombre de salariés totaux (effectifs)	Epic RATP	9816	36145	N.A.	0	**45 961**
	RATP Dev	4778	17232	0	0	**22010**
	RATP Cap Île-de-France	352	1410	N.A.	0	**1762**
	RATP Solutions Ville	113	127	N.A.	0	**240**
	RATP Smart Systems	117	295	N.A.	0	**412**
Nombre de salariés permanents (effectifs)	Epic RATP	9407	35348	N.A.	0	**44 755**
	RATP Dev	4411	16694	0	0	**21105**
	RATP Cap Île-de-France	305	1326	N.A.	0	**1631**
	RATP Solutions Ville	101	116	N.A.	0	**217**
	RATP Smart Systems	109	285	N.A.	0	**394**
Nombre de salariés non permanents (effectifs)	Epic RATP	409	797	N.A.	0	**1 206**
	RATP Dev	363	500	0	0	**863**
	RATP Cap Île-de-France	47	84	N.A.	0	**131**
	RATP Solutions Ville	12	11	N.A.	0	**23**
	RATP Smart Systems	8	10	N.A.	0	**18**
Nombre de salariés au nombre d'heures non garanties (effectifs)	Epic RATP	0	0	N.A.	0	**0**
	RATP Dev	4	38	0	0	**42**
	RATP Cap Île-de-France	0	0	N.A.	0	**0**
	RATP Solutions Ville	0	0	N.A.	0	**0**
	RATP Smart Systems	0	0	N.A.	0	**0**

La ventilation des salariés par type de contrat est effectuée en fonction des définitions en vigueur dans chacun des pays.
En France, l'effectif permanent correspond aux salariés liés par un contrat à durée indéterminée ou sous statut équivalent (fonctionnaire, salarié statutaire), occupant un emploi durable dans l'organisation, sans date de fin de contrat.

L'effectif non permanent correspond aux salariés liés par un contrat à durée déterminée ou tout autre contrat visant un emploi temporaire ou limité dans le temps (comme les contrats d'alternance).
La catégorie « salariés au nombre d'heures non garanties » correspond aux personnes employées par l'entreprise sans qu'il leur soit garanti un nombre minimal ou fixe d'heures de travail. Les salariés en contrat à heures non garanties se situent en Italie, au Royaume-Uni et en France.

[< Draft Amended ESRS S1 §23(b) + §23(c) + §23(d) + §23(e)]

[Draft Amended ESRS S1 §23(f) >]

Taux de rotation du personnel

Au 31 décembre 2025	Epic RATP	RATP Dev	RATP Cap Île-de-France	RATP Solutions Ville	RATP Smart Systems
Taux de rotation sur l'année en cours	11,4 %	12,9 %	19,8 %	14,8 %	10,0 %

Le taux de rotation au cours de l'année 2025 est défini de telle sorte :
- numérateur (toutes les entités) : somme des effectifs définitivement sortis pour fin de contrat, départ avant commissionnement, départ en période d'essai (à l'initiative du salarié ou de l'employeur), non-validation de période d'essai, démission, licenciement, retraite, décès ;
- dénominateur (Epic RATP, RATP Cap Île-de-France, RATP Smart Systems et RATP Solutions Ville à l'exception de l'entité RATP Real Estate) : effectif moyen, calculé comme la moyenne sur l'année 2025 des effectifs à chaque fin de mois ;
- dénominateur (RATP Dev et l'entité RATP Real Estate, contrôlée par RATP Solutions Ville) : moyenne des effectifs entre le 1er janvier et le 31 décembre 2025.

* Identité de genre telle que spécifiée par l'état civil des salariés. La ventilation par genre inclut « Féminin » et « Masculin » en France, ainsi que la catégorie « Autre » en Belgique et dans certains états des États-Unis, conformément à la réglementation locale. La mention « Genre non déclaré » n'est utilisable que dans le cas d'un salarié ayant demandé la suppression de ses données d'identification de genre des systèmes d'information RH.

Les effectifs étant transférés dans une autre entité du Groupe, notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, sont inclus dans ce compte des sorties du fait de la rupture de leur contrat de travail avec leur entité d'origine pour signer un autre contrat de travail avec l'entité d'accueil.

[< Draft Amended ESRS S1 §23(f)]

Processus de dialogue du groupe RATP avec son personnel et ses représentants [S1-2]

[Draft Amended ESRS S1 §15 >]

Approche générale et modalités de dialogue

Au sein du groupe RATP, l'interaction avec les salariés et leurs représentants se structure autour de dispositifs formalisés.
La qualité du dialogue social est une composante essentielle de la gestion des ressources humaines du Groupe, et celui-ci est mené au sein de nombreuses instances et à tous les niveaux du Groupe.
Le Groupe veille à ce que les organisations syndicales représentatives disposent du même niveau d'information en amont des négociations, garantissant ainsi la transparence et la loyauté des échanges. Les accords collectifs sont négociés à tous les échelons (groupe, entités, unités opérationnelles), avec des processus adaptés selon le périmètre concerné.
Les informations sur le dialogue social sont présentées dans la sous-section « Dialogue social ».

[Draft Amended ESRS S1 §15(a) >]

De plus, l'ensemble du groupe RATP et de ses entités met à disposition les canaux et moyens décrits ci-dessous pour recueillir les points de vue des salariés vulnérables. Ces salariés sont exposés à des risques matériels accrus – en particulier la discrimination fondée sur l'identité de genre, la situation de handicap ou l'orientation sexuelle, conformément aux dispositions du Code du travail français (art. L.1132-1) et de la directive 2000/78/CE relative à l'égalité de traitement en matière d'emploi.
Ce dialogue se concrétise notamment par la nomination, selon la taille des entités et la législation applicable, de référents entreprise « inclusion et diversité » et de référents entreprise « harcèlement et agissements sexistes ».

[< Draft Amended ESRS S1 §15 + §15(a)]

Canaux et moyens de dialogue à disposition des salariés

[Draft Amended ESRS S1 §16 >]

Le groupe RATP met à la disposition de l'ensemble de ses salariés une diversité de canaux formels pour exprimer directement leurs préoccupations, besoins et points de vue. Le groupe RATP s'efforce de les prendre en compte dans les politiques et pratiques de l'entreprise. Ces dispositifs, conformes aux exigences légales locales et aux meilleures pratiques sectorielles, sont conçus pour couvrir un large spectre de thématiques. Ils couvrent, notamment, des conditions de travail à la prévention des risques, en passant par la lutte contre les discriminations et le respect des droits humains.

◆ ***Canal managérial***

Les salariés peuvent s'exprimer via différents outils et processus déployés et animés par la ligne managériale.

◆ ***Mécanismes de mesure de l'engagement***

Le groupe RATP a lancé en janvier 2025 un baromètre de l'engagement intégrant des questions communes pour l'ensemble des salariés du Groupe et des questions propres à chaque entité. Le baromètre Engagement Groupe a été créé dans la continuité des initiatives déjà lancées par plusieurs de ses entités. L'objectif est de donner la parole à tous les salariés du Groupe afin de leur permettre de s'exprimer sur leur motivation, leur perception de la qualité de vie au travail et leur lien avec l'entreprise. Ce dispositif Groupe est complété par des initiatives locales telles que la météo de l'humeur, une enquête interne trimestrielle non anonyme au sein de l'entité RATP Real Estate, entité contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville, et de RATP Smart Systems.

◆ ***Dispositif de médiation interne pour les équipes francophones***

La médiation interne, créée en 2021 au sein de la délégation générale à l'éthique et à la conformité, est un mode amiable de prévention et de résolution des conflits au service du bien-être au travail. Elle s'inscrit au travers de quatre offres : médiations de conflits interpersonnels ou collectifs, espace de parole, ateliers de sensibilisation et médiations de projet. Les médiateurs peuvent être saisis sur demande des responsables des ressources humaines, des managers ou encore des médecins du travail.
Ce dispositif est distinct de la médiation traitant les plaintes en contentieux émis par les voyageurs et utilisateurs finaux des services du groupe RATP.

◆ ***Canaux d'alerte éthique***

Ces dispositifs relatifs aux droits éthiques garantissant une totale confidentialité et sécurisés permettent à tout salarié de signaler, sans crainte de représailles, toute situation, conduite ou acte contraire à la loi ou aux principes éthiques du Groupe couvrant notamment les problématiques de discriminations, le harcèlement ou la santé publique. Plus d'informations sur les canaux d'alerte sont disponibles aux sous-chapitres « Spécificités des politiques Groupe hors RATP Dev liées aux dispositifs d'alerte et de protection des lanceurs d'alerte » et « Spécificités des politiques de RATP Dev liées aux dispositifs d'alerte et de protection des lanceurs d'alerte » de la section « Conduite des affaires [ESRS G1] ».
En complément des canaux d'alerte Groupe et de celui spécifique à RATP Dev :

– pour l'Epic RATP, un canal spécifique permet aux salariés, lorsqu'ils estiment ne pas pouvoir saisir leur hiérarchie ou leur responsable des ressources humaines, de contacter le référent entreprise « harcèlement et agissements sexistes » ou encore le délégué général à l'éthique et à la conformité. Un numéro de téléphone est accessible à l'ensemble des salariés afin de faire part des situations présumées de harcèlement au travail, de violences sexistes et/ou sexuelles au travail et de violences conjugales ou intrafamiliales ;
– RATP Cap Île-de-France dispose d'un dispositif d'alerte dédié aux situations de harcèlement moral et sexuel, accessible à l'ensemble des salariés via une adresse e-mail, un contact postal spécifique et un contact téléphonique. Ces canaux confidentiels garantissent la prise en compte rapide et le traitement impartial des signalements, en lien avec les instances compétentes.

◆ ***Représentation du personnel en France***

Conformément aux réglementations en vigueur pour ses implantations en France, les instances représentatives sont structurées de la façon suivante :

- les cinq élus du personnel qui siègent au sein du conseil d'administration du Groupe ;
- le comité d'entreprise européen, réunissant des élus du personnel du groupe RATP et de ses filiales opérant en Europe. Ce comité ne s'est pas réuni depuis 2022, en l'absence de représentants de salariés des pays européens. Un projet de réactivation est prévu pour le réunir à nouveau en 2026 ;
- le comité de Groupe France, réunissant des élus du personnel du groupe RATP et de ses filiales opérant en France ;
- les comités sociaux et économiques (CSE), mis en place au sein de chacune des entités du groupe RATP établie en France et comptant au moins 11 salariés. Au sein de ces CSE, il existe différentes commissions et des référents thématiques sont désignés selon la taille des CSE conformément à la législation française (par exemple handicap, égalité professionnelle, diversité, harcèlement sexuel) pour garantir l'écoute et la prise en compte de préoccupations spécifiques. À titre d'exemple, l'Epic RATP réunit au moins une fois par an son CSE central pour présenter le bilan des actions déployées en matière d'égalité professionnelle ;
- les organisations syndicales dans les entités et unités opérationnelles disposant d'une représentation syndicale ;
- les équipes en charge des relations sociales au sein des directions ressources humaines des entités du Groupe ;
- en outre, les représentants du personnel auprès d'un CSE peuvent intervenir dans le cadre des procédures d'alertes suivantes : alerte en cas d'atteinte aux droits des personnes, alerte en cas de danger grave et imminent, alerte en cas de risque grave pour la santé publique ou l'environnement, alerte économique (lorsqu'un fait peut affecter la situation économique de l'entreprise de manière préoccupante, par exemple dans le cas d'une baisse du chiffre d'affaires ou de la perte d'un client ou d'un appel d'offres majeur) et le dispositif de prévention des conflits sociaux (voir prochain item).

◆ ***Dispositif de prévention des conflits sociaux***

L'Epic RATP a été un opérateur précurseur en matière de dialogue social et prévention des conflits, puisqu'il a développé, dès 1996, la procédure dite de l'« alarme sociale ». Il s'agit d'un dispositif préventif pour porter la parole des salariés et éclairer les décisions de l'entreprise et de prévenir les conflits collectifs. Depuis, cette procédure a été reprise par le législateur pour le domaine du transport de voyageurs. Il offre la possibilité à une organisation syndicale représentative ou à la direction de saisir l'autre partie d'un problème susceptible de donner lieu au dépôt d'un préavis de grève. Ce dispositif vise à développer le dialogue entre la direction et les organisations syndicales et à réduire la conflictualité. Dans un délai de cinq jours à compter de son déclenchement, syndicats et direction de l'entreprise doivent se réunir pour négocier et aboutir, par écrit, à un constat d'accord ou de désaccord. Aujourd'hui, le dispositif de prévention des conflits sociaux peut être déclenché à chacun des niveaux de décision de l'entreprise et dans chacune des entités du Groupe exploitant un service public de transport de voyageurs en France (Epic RATP, RATP Cap Île-de-France et RATP Dev).

◆ ***Canaux spécifiques à certaines entités***

D'autres canaux spécifiques existent à destination des salariés des différentes entités du Groupe :

- RATP Cap Île-de-France et les entités que la filiale contrôle disposent chacune d'un référent « maintien en emploi », garantissant un accompagnement individualisé des salariés confrontés à des situations de fragilité ou de reconversion ;
- RATP Solutions Ville (entité consolidante) et son entité RATP Real Estate disposent chacune également d'un mécanisme d'alerte visant à garantir que chaque salarié puisse librement solliciter son manager ou le service ressources humaines en cas de difficultés liées à sa charge de travail, notamment lors de la validation des feuilles de temps ou à l'occasion de l'entretien annuel professionnel.

Le groupe RATP veille à ce que ces canaux soient accessibles à tous sans restriction, et à ce que chaque signalement ou demande fasse l'objet d'un traitement approprié. Les mécanismes de traitement des signalements sont formalisés et intègrent des mesures de précaution pour les parties lorsque cela est nécessaire, conformément aux principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme. Cette organisation permet au Groupe de réagir rapidement aux préoccupations exprimées, et d'apporter des mesures correctives adaptées.

Évaluation de l'efficacité des canaux et moyens de dialogue

Le taux de participation au baromètre Engagement Groupe (voir informations à l'item « Mécanismes de mesure de l'engagement » de la sous-section « Canaux et moyens de dialogue à disposition des salariés » ci-avant) permet de mesurer sa représentativité. Il objective la mobilisation des salariés et assure un suivi régulier des ressentis. Ces données alimentent une démarche d'amélioration continue telle que décrit dans la sous-section « Actions du groupe RATP en lien avec le dialogue social avec son personnel [S1-3] », fondée sur l'écoute active et l'adaptation des pratiques internes.

En 2025, le taux de participation des salariés participants au baromètre Engagement Groupe a été de 53 %, dont :

- Epic RATP : 53 % des salariés participants, soit ceux ayant plus de six mois d'ancienneté hors congé sabbatique ;
- RATP Dev : 55 % des salariés participants, soit les salariés ayant plus de six mois d'ancienneté ;
- RATP Cap Île-de-France : 29 % des salariés participants, soit ceux ayant plus de six mois d'ancienneté ;
- RATP Solutions Ville : 81 % des salariés participants, soit les salariés permanents et non permanents de RATP Solutions Ville y compris les salariés et gardiens au sein de l'entité RATP Habitat (entité exclue du périmètre de reporting comme explicité à la sous-section « Cas particulier de la filiale RATP Habitat ») ;
- RATP Smart Systems : 52 % des salariés participants, soit l'ensemble des salariés.

[< Draft Amended ESRS S1 §16]

Dialogue social

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur les IRO matériels ci-dessous, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé IRO	Description détaillée
Impact négatif	Détérioration du dialogue social entraînant une dégradation des conditions de travail des collaborateurs	Des relations sociales détériorées peuvent nuire à la santé physique et mentale des salariés, accroître le turnover et désorganisent les équipes. Ces situations entraînent une charge de travail accrue et une baisse de l'engagement, qui dégradent les conditions de travail.
Risque	Climat social dégradé pouvant affecter la productivité et l'image du Groupe	Un climat social tendu peut entraîner une hausse de l'absentéisme, des départs, des mouvements sociaux et des perturbations opérationnelles. Ces situations génèrent des retards, des surcoûts, et une perte de chiffre d'affaires, Elles altèrent adent aussi la relation avec les salariés et parties prenantes ainsi que l'image du Groupe.

Politiques du groupe RATP en lien avec le dialogue social avec son personnel [S1-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) >]

À date, le groupe RATP ne dispose pas d'une politique commune de dialogue social avec son personnel, le dialogue social étant structuré au niveau des entités du groupe RATP, conformément aux cadres légaux applicables. Le Groupe est actuellement en construction d'une politique Groupe sur le périmètre France sur le dialogue social.

Depuis 1996, le dialogue social est, pour l'Epic RATP, encadré par un accord collectif spécifique, reflétant l'attachement de l'entreprise et de ses organisations syndicales à cette composante essentielle d'un service public performant. Depuis 2017, l'Epic RATP a intensifié le partage d'informations dans le cadre du dialogue social. À l'origine centré sur le droit syndical, l'accord de 1996 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 France. 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 liées à l'ouverture à la concurrence. 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 associée à l'ouverture à la concurrence.
RATP Cap Île-de-France mène également une politique de dialogue social ambitieuse au sein des entités qu'elle contrôle grâce à une concertation régulière des représentants du personnel des CSE ainsi que des organisations syndicales. Dans cet esprit, RATP Cap Île-de-France a initié, avant même la mise en exploitation des délégations de service public attribuées par Île-de-France Mobilités, un dialogue social soutenu avec les organisations représentatives des unités opérationnelles concernées issues de l'Epic RATP afin d'anticiper, d'accompagner au mieux la reprise de l'exploitation, d'assurer la continuité du service public et de prévenir les conflits sociaux.

Hors de France, les principes du dialogue social sont ajustés en fonction des spécificités locales et leur application relève de la responsabilité de la directrice exécutive des ressources humaines de l'entité RATP Dev, membre du comité exécutif de la filiale, qui veille à l'intégration effective du dialogue social dans la stratégie globale de la filiale.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a)]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(b) / Draft Amended ESRS S1 §11 >]

Le dialogue social couvre l'ensemble des salariés et l'ensemble des entités du groupe RATP.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(b) / Draft Amended ESRS S1 §11]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c) >]

Elles ne font pas référence à des initiatives tierces ou à des normes spécifiques.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c)]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(d) >]

En France, les accords et règlements définis conjointement par les entités du Groupe et les représentants du personnel déterminent les conditions d'exécution du dialogue social lié aux CSE et aux organisations syndicales.
Pour l'Epic RATP, l'accord collectif spécifique de 1996 et ses avenants de 2018, 2021, 2022 et 2024 négociés avec les organisations syndicales définissent les procédures de dialogue et de détermination de l'agenda social, l'articulation des instances et acteurs du dialogue social et les moyens associés.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(d)]

Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs sur son personnel relatifs au dialogue social [S1-2]

[Draft Amended ESRS S1 §17 >]

Le groupe RATP s'efforce de fournir et de contribuer à des mesures correctives lorsqu'il a causé ou contribué à un impact négatif matériel sur son personnel, en particulier lié à la détérioration du dialogue social entraînant une dégradation des conditions de travail.
Cette démarche s'appuie sur des processus permettant d'identifier et de traiter les signalements émis par les salariés à travers via la ligne managériale, les canaux d'alertes, les représentants du personnel, la médecine du travail et les autres canaux. Dès la survenance d'un signalement, le Groupe et chaque entité mettent en œuvre les dispositifs adaptés afin d'assurer la prise en charge des salariés concernés et de garantir le traitement adéquat de leurs préoccupations ou signalements.
Ces actions peuvent inclure des sanctions disciplinaires en cas d'agissements avérés conformément à la politique de refus de tout manquement face à toute situation portant atteinte à l'intégrité des personnes instaurée par le Groupe. Ces sanctions ont pour but d'enrayer la prolongation d'une situation adverse aux politiques en vigueur et de permettre aux salariés de travailler dans un environnement sécurisant et dans de bonnes conditions.

[< Draft Amended ESRS S1 §17]

Actions du groupe RATP en lien avec le dialogue social avec son personnel [S1-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

Comme indiqué dans le chapitre « Processus de dialogue du groupe RATP avec son personnel et ses représentants [S1-2] », le pilotage et l'animation du dialogue social sont à la fois généraux à l'échelle du Groupe en Europe et en Île-de-France et spécifiques aux entités et unités opérationnelles.

En France, le plan d'actions consiste à suivre les processus de représentation du personnel définis en concertation avec ces derniers :

- la négociation d'accords collectifs qui consolident le socle social, sur les thèmes de l'emploi, des compétences, des conditions de travail, de la rémunération, de l'égalité professionnelle, et du dialogue social ;
- la tenue des instances à tous niveaux de l'entreprise ;
- la formation des managers d'équipe sur la tenue d'un dialogue social qualitatif.

En outre, le baromètre Engagement Groupe (voir informations à l'item « Mécanismes de mesure de l'engagement » de la sous-section « Canaux et moyens de dialogue à disposition des salariés ») conduit à une restitution des résultats par filiale, par direction, par business unit et jusqu'à l'échelon manager (au sein des équipes de 10 personnes ou plus afin de garantir la confidentialité). Chaque manager présente et crée un échange avec son équipe autour des résultats de son périmètre (taux de participation, taux d'engagement, points forts et points d'amélioration).

Suite à l'analyse des résultats du baromètre Engagement Groupe, les entités, les directions, les business units et les équipes, déterminent à chaque niveau un plan d'action. Il est recommandé de définir a minima une action visible à 100 jours, une action sur un point fort et deux actions sur deux sujets prioritaires.

Dans une démarche d'amélioration continue, une nouvelle enquête auprès des salariés (2e itération du baromètre Engagement Groupe) sera lancée au plus tard début 2027 afin de mesurer l'impact des plans d'actions et de les ajuster le cas échéant.

En 2025, le Groupe s'est également engagé dans le parcours dialogue social et environnemental de la Convention des entreprises pour le climat (CEC) aux côtés de 35 autres organisations. Le parcours vise à développer une vision prospective incluant une approche systémique de la transition écologique, plaçant l'emploi et le travail au cœur de cette transformation et faisant du dialogue social un levier indispensable de la transition des organisations. L'objectif est de permettre de construire les modalités d'un dialogue social global sur la transition écologique. Le parcours a débuté par un kick-off en mai 2025 et s'est poursuivi avec deux sessions du 30 septembre au 1er octobre, et les 25 et 26 novembre 2025 et se terminera en octobre 2026.

Par ailleurs, le Groupe mène des réflexions sur les modalités permettant d'associer les salariés à l'implémentation de l'intelligence artificielle, et à la mesure et gestion de ses potentiels impacts (tels que la transformation des rôles et des pratiques de travail, la relation à autrui, la santé et la motivation). Ces réflexions ont pour objectif d'assurer une intégration équitable, transparente et bénéfique pour tous les salariés.

Actions spécifiqes du Groupe liées à l'ouverture à la concurrence des transports franciliens

Le 10 décembre 2024, la direction générale du groupe RATP et les quatre organisations syndicales représentatives sur le périmètre du Groupe en Île-de-France ont signé un accord, sur l'organisation du dialogue social au sein du groupe RATP en Île-de-France. L'ouverture à la concurrence du réseau historique de bus, et prochainement de tramway et métro franciliens, a conduit à la création de filiales. Ces dernières interviennent dans de nombreux domaines (exploitation, ingénierie, valorisation immobilière, etc.). Dans ce contexte, la direction générale du groupe RATP a souhaité proposer aux organisations syndicales représentatives de négocier la mise en place d'une structure de dialogue social de niveau Groupe en Île-de-France pour soutenir le développement d'un cadre social commun. Suite à la signature de cet accord collectif en 2024, trois autres accords ont été conclus en 2025 portant sur le logement, la mobilité intragroupe et le maintien des rémunérations des salariés transférés de l'Epic RATP vers RATP Cap Île-de-France.

Actions spécifiques aux entités Epic RATP, RATP Dev et RATP Cap Île-de-France

Chaque année, l'Epic RATP invite les organisations syndicales représentatives à établir un agenda social. Cela permet de planifier et suivre les négociations, concertations et informations des partenaires sociaux et instances. Il a surtout pour objet d'identifier conjointement les thématiques devant donner lieu à un dialogue social sur l'année à venir. Les thématiques de l'agenda social de l'année 2025 étaient les suivants :

- la transformation de l'Epic RATP et du Groupe ;
- la politique sociale ;
- le dialogue social et les instances représentatives du personnel ;
- l'évolution organisationnelle des directions.

La négociation collective se déroule à tous les niveaux de l'entreprise : au niveau central, des directions, des business units et également au niveau des unités opérationnelles.

Au sein de RATP Dev, en fonction des réglementations applicables, la transition vers une économie plus juste et neutre sur le plan climatique fait l'objet d'un dialogue social, par exemple sur la formation des opérateurs de maintenance impactés par la transition énergétique des flottes de véhicules. Ce dialogue social est mené localement au sein de chaque entité, par exemple en Italie.

Au sein de RATP Cap Île-de-France, le dialogue social a été très dynamique depuis la création de la filiale. Cette dynamique constructive s'est traduite, en 2025, par la signature d'un accord d'intéressement spécifique au siège, renforçant la reconnaissance de la performance collective, ainsi que par la conclusion d'un accord instaurant un plan d'épargne pour RATP Cap Île-de-France et filiales, favorisant l'adhésion des salariés au développement de RATP Cap Île-de-France.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b)]

Ressources financières allouées aux actions clés

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

Les ressources financières allouées spécifiquement aux actions de dialogue social ne sont pas comptabilisées par le groupe RATP.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Approche de gestion des tensions entre actions et pressions commerciales

[Draft Amended ESRS S1 §19(a) >]

En France, l'ensemble des instances de représentation du personnel et des organisations syndicales représentent les intérêts des salariés, indépendamment des enjeux et pressions commerciales du Groupe et/ou de ses filiales. Par ailleurs, pour les entreprises de transport, le dispositif de prévention des conflits sociaux (voir informations à la sous-section « Canaux et moyens de dialogue à disposition du personnel » de la section « Processus de dialogue du groupe RATP avec son personnel et ses représentants [S1-2] ») est un des moyens permettant d'engager un dialogue social autour de toute tension susceptible d'affecter les conditions de travail. Dans ce cadre général, certaines contraintes liées aux objectifs de performance fixés par les autorités organisatrices de la mobilité et organismes équivalents hors de France peuvent, dans certains cas, créer des situations nécessitant un dialogue social.

RATP Cap Île-de-France peut ainsi y être confrontée lorsque les attentes d'Île-de-France Mobilités impliquent une évolution des conditions de travail (horaires, trajets, organisation). Dans ce cas de figure, la concertation avec les représentants du personnel est systématiquement privilégiée afin d'identifier des solutions équilibrées, conciliant continuité de service, performance attendue et qualité des conditions de travail. Cette approche vise à préserver un climat social apaisé, fondé sur l'écoute et la coconstruction, tout en répondant aux exigences du service public.

RATP Dev adopte une démarche similaire sur ses réseaux, en recherchant l'identification de solutions adaptées au maintien du dialogue social et des conditions de travail des salariés.

[< Draft Amended ESRS S1 §19(a)]

Évaluation de l'efficacité des actions clés

[Draft Amended ESRS S1 §19(b) >]

Afin d'assurer la qualité du dialogue social, le climat social est piloté par chaque entité du Groupe à travers différents indicateurs. Ceux-ci incluent par exemple le nombre de réunions de concertation, négociation ou information avec les organisations syndicales, le nombre d'accords d'entreprise, d'unités opérationnelles, le nombre de réunions des CSE et des commissions santé, sécurité et conditions de travail (CSSCT), mais aussi le nombre d'alertes sociales levées, le nombre de préavis de grève déposés et le nombre de jours de grèves associés, ainsi que le taux de conflictualité.

À titre d'exemple, RATP Dev prévoit d'identifier dans chaque pays les modalités d'évaluation de l'efficacité du dialogue social, afin de définir s'il est possible de converger vers un ou plusieurs indicateurs communs. Les résultats des travaux menés par ce groupe de travail sont attendus courant 2026.
De plus, un premier pilote va être mené au sein de RATP Dev pour consolider les remontées d'informations sur le dialogue social issues des entités françaises. Ce tableau sera opérationnel en 2026 et permettra de suivre d'une part, le nombre d'alarmes sociales déposées au sein des entités contrôlées par RATP Dev, et d'autre part, le nombre de préavis déposés à l'issue de la procédure de négociation préalable. Il est prévu dans cette consolidation de données de préciser le nombre de préavis associés à un mouvement de grève national.

[< Draft Amended ESRS S1 §19(b)]

Cibles du groupe RATP en lien avec le dialogue social avec son personnel [S1-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

Le Groupe ne dispose pas de cible sur le dialogue social, du fait notamment des disparités du dialogue social au sein de ses différentes implantations géographiques.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39 >]

Les moyens d'évaluation de l'efficacité des principes et actions sont décrits dans la sous-section « Évaluation de l'efficacité des actions clés ». En outre, le climat social et l'identification des besoins des salariés sont suivis individuellement par les entités du Groupe au travers de certains indicateurs quantitatifs et qualitatifs :

- le baromètre Engagement Groupe permet de mesurer le taux d'engagement, la qualité des relations avec ses collègues ou le manager d'équipe, les perspectives d'évolution de carrière, la qualité de ses conditions de travail ou encore le degré d'épanouissement au travail ;
- pour l'Epic RATP, en 2025, 18 accords ont été conclus au sein de l'Epic RATP. Près de 560 alertes ont été déposées dans le cadre du dispositif de prévention des conflits sociaux, qui ont été suivies de seulement huit préavis de grève déposés. Cette même année, il y a eu 95 975 jours de grève, soit un taux de conflictualité de 2,26. Ce taux est calculé en divisant le nombre de jours de grève cumulés par l'effectif moyen constaté par jour en statut, CDI et CDD. En 2024, ce taux était de 2,19 et de 2,9 en 2023 ;
- RATP Cap Île-de-France a conclu en 2025 deux accords globaux, ainsi qu'un troisième accord s'appliquant aux unités opérationnelles de la petite couronne. Au total, 30 accords ont été signés en 2025, et 116 réunions ont eu lieu au sein des CSE. Deux alertes ont été déposées dans le cadre du dispositif de prévention des conflits sociaux, qui ont été suivies de deux préavis de grève pour un total de 16 jours de grève. Le taux de conflictualité s'élève à 0,9 % ;
- pour RATP Dev, la diversité des pays et réglementations où l'entreprise est présente complexifie la définition de moyens d'évaluation de l'efficacité des canaux et moyens. Au niveau de son siège social en France, ce sont 12 réunions ordinaires organisées chaque année avec le CSE de l'entité siège RATP Dev, et diverses réunions de commissions thématiques pour approfondir les échanges ;
- RATP Solutions Ville (entité consolidante) et l'entité RATP Connect qu'elle contrôle ont poursuivi leur engagement en matière de dialogue social à travers l'organisation de réunions mensuelles réunissant les élus du personnel (29 réunions au total en 2025 au sein des différents CSE). Cette dynamique s'est concrétisée par la signature d'un accord collectif chez RATP Connect et de trois accords chez RATP Solutions Ville. RATP Real Estate dispose de 16 accords en vigueur. Un seul jour de grève est dénombré en 2025 au sein de RATP Solutions Ville ;
- au sein de RATP Smart Systems, 24 réunions CSE ont eu lieu en 2025. Trois jours de grèves sont dénombrés.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39]

Indicateurs du groupe RATP en lien avec les négociations collectives et le dialogue social avec son personnel [S1-7]

[Draft Amended ESRS S1 §27(a) + §27(b) + §28(a) / Draft Amended ESRS 2 GDR-T §41(a) + §41(d) >]

Couverture des salariés par des conventions collectives et représentation du personnel

Le pourcentage des effectifs salariés couverts par des conventions collectives dans l'espace économique européen (EEE) et le pourcentage des effectifs représentés par des élus sont les suivants :

Taux au 31 décembre 2025	Couverture des effectifs dans l'EEE (pour les pays avec plus de 50 salariés et figurant parmi les 10 pays où le groupe RATP compte le plus de salariés) par une convention collective ou dispositif équivalent	Représentation du personnel pour les effectifs (pour les pays avec plus de 50 salariés et figurant parmi les 10 pays où le Groupe RATP compte le plus de salariés)
0-19 %	-	-
20-39 %	-	-
40-59 %	-	-
60-79 %	-	-
80-100 %	France (Epic RATP, RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Smart Systems, RATP Solutions Ville) Italie (RATP Dev)	France (Epic RATP, RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Smart Systems, RATP Solutions Ville)
Non disponible	-	Autres pays de l'EEE (RATP Dev, voir précisions ci-après)

Précisions sur la couverture des salariés par des conventions collectives

Au sein de l'Epic RATP, les salariés statutaires sont régis par le statut du personnel RATP, tel que défini par l'article 31 de la loi n° 48-506 du 21 mars 1948 relative à la réorganisation et à la coordination des transports de voyageurs dans la région parisienne. Ce dernier est comptabilisé comme équivalent à une convention collective. Les salariés sous d'autres formes de contrat ne sont pas couverts par une convention collective.

L'ensemble des salariés des entités mères de RATP Dev, RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Ville sont couverts par la Convention collective nationale des bureaux d'études techniques, des cabinets d'ingénieurs-conseils et des sociétés de conseils (Syntec).

Au sein des entités contrôlées par RATP Cap Île-de-France, les salariés sont couverts :
- par la Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport pour RATP Cap Mantois ;
- par la Convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs pour RATP Cap Saclay, RATP Cap Bièvre, RATP Cap Origami ;
- par la Convention collective nationale du commerce et de la réparation de l'automobile, du cycle et du motocycle et des activités connexes, ainsi que du contrôle technique automobile pour RATP Cap Ateliers Championnet.

Au sein des entités contrôlées par RATP Dev, les salariés européens sont couverts :
- par la Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport pour Tootbus France, la Société des Transports Interurbains Centre, les Cars Dunois, RD Berry et Alpbus Fournier ;
- par la Convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs pour RATP Dev Lorient Agglomération, RD Brest, RD Quimperlé Communauté, RD Quimper Bretagne Occidentale, RD Caen-la-Mer, la Compagnie des transports Yonnais, RD Angers, RD Laval, la Société des transports urbains Bourges, la Compagnie des transports du Boulonnais, RATP Dev Ardennes Métropole, RD Creil, RDPC - Épernay, la Société des transports public de l'agglomération annemassienne, Gembus, RD Thonon, Vienne Mobilité, la Compagnie de transport du Lac du Bourget, RD Lyon, RD Lyon Express, RD Pays basque Adour, RD Brive, Narbonne et Orly Val Services ;
- Par la Convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs et par la Convention collective nationale du personnel navigant du groupement des armateurs de services de passages d'eau pour RD Toulon Provence Méditerranée ;
- Par la Convention collective nationale italienne « Autoferrotranvieri » (salariés des transports publics urbains) pour Autolinee Toscane, Cilia Italia SRL et GEST.

Au sein des entités contrôlées par RATP Solutions Ville, les salariés sont couverts :
- Par la Convention collective nationale de l'immobilier, administrateurs de biens, sociétés immobilières, agents immobiliers, etc. pour RATP Real Estate ;
- Par la Convention collective nationale des télécommunications pour RATP Connect.

Les salariés de RATP Smart Systems sont couverts par la convention Syntec ou par la Convention collective nationale métallurgie, selon leur fonction.

Précisions concernant la représentation du personnel

Il est pris en compte le pourcentage de salariés employés dans des établissements où les salariés sont représentés par des représentants des salariés. Un établissement correspond à tout lieu d'activité où le Groupe exerce une activité économique non transitoire avec des moyens humains et des biens. Il peut s'agir, par exemple, d'un atelier, d'une succursale ou du siège.

Les données concernant la représentation des salariés par un délégué du personnel ne sont pas disponibles à ce stade pour les autres pays de l'EEE que la France – un chantier de collecte a été lancé par RATP Dev en 2025.

[< Draft Amended ESRS S1 §27(a) + §27(b) + §28(a) / Draft Amended ESRS 2 GDR-T §41(a) + §41(d)]

Santé et sécurité

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur les IRO matériels ci-dessous, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé IRO	Description détaillée
Risque	Perturbation des activités et baisse de la performance liée à des accidents impliquant des collaborateurs	Des incidents tels que des agressions envers les salariés peuvent interrompre le service, provoquer des mouvements sociaux et perturber durablement l'activité.
Risque	Mise en danger de la sécurité des collaborateurs entraînant une image négative du Groupe et des poursuites judiciaires	Le non-respect des règles de santé et de sécurité peut nuire à la réputation du Groupe, fragilisant sa crédibilité et sa conformité réglementaire. Ces manquements l'exposent à des sanctions et à des poursuites judiciaires.

Politiques du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de son personnel [S1-1]

[Draft Amended ESRS S1 §13 / [Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) >]

À date, le groupe RATP ne dispose pas d'une politique commune de santé et de sécurité ou d'un système unique de gestion visant à préserver la santé et la sécurité de ses salariés au travail et à prévenir les risques professionnels. Toutefois, des standards conformes à la normative internationale ISO 45001 « Systèmes de management de la santé et de la sécurité au travail – Exigences et lignes directrices pour leur utilisation » ont été développés à l'échelle du Groupe et sont mis en œuvre par chaque entité. Le Groupe est actuellement en construction d'une politique Groupe sur la santé et la sécurité.

La santé et la sécurité de l'ensemble des salariés – permanents, non-permanents, et prestataires – constituent une priorité essentielle intégrée au plan d'entreprise Ambition 2030 du Groupe. Le Groupe a pour objectif de prévenir les risques professionnels, d'améliorer les conditions de travail, de protéger la santé et de promouvoir la qualité des conditions de travail au sein du Groupe. Ces objectifs s'appliquent à l'ensemble des entités du Groupe, selon des modalités adaptées à chacune d'entre elles, en vertu du principe de subsidiarité.

Le Groupe s'efforce d'adopter une approche systématique de prévention des risques professionnels, visant à passer d'une posture réactive à une culture où chacune et chacun agit pour prévenir les risques majeurs (accidents ferroviaires et routiers, agressions, risques psychosociaux, etc.). Cette démarche se traduit par une démarche d'évaluation des risques, la mise en œuvre de plans d'actions, l'analyse des accidents, la traçabilité des expositions et la promotion de la santé, y compris pour les entités où la législation locale ne l'impose pas.

En outre, les rôles et responsabilités clés suivants sont définis :
- la ligne managériale, moteur dans la diffusion de la « culture de sécurité » (voir sous-chapitre « Plan d'actions de renfort de la culture de sécurité ») ;
- des responsables ressources humaines, des préventeurs porteurs de l'animation et de l'expertise ressources humaines et prévention, et de la médecine du travail, qui accompagne et participe à la réalisation d'études sur la santé publique et environnementale ;
- de tout salarié du Groupe, responsable de sa propre sécurité et de celle de ceux qui l'entourent (comme le secourisme et l'assistance immédiate), dans la limite de ses prérogatives, moyens et capacités.

Enfin, le plan d'actions santé-sécurité est piloté au niveau du Comex du groupe RATP, la mise en œuvre des standards de prévention dans chaque entité, l'utilisation d'outils de mesure de la performance et une démarche d'amélioration continue. Chaque entité est responsable de la mise en œuvre des principes sur son périmètre, avec des revues permettant de suivre les résultats, d'ajuster les mesures et d'anticiper les enjeux à venir. Ces revues sont déployées aux différents niveaux de responsabilités (filiales et entités contrôlées, directions et business units) pour analyser régulièrement les résultats santé-sécurité au regard des objectifs et suivre les mesures prises à la suite des analyses d'accidents ou de situations à risque ainsi que les enjeux actuels et à venir en fonction de l'évolution de l'activité et des ressources disponibles.

Canaux de communication et prise en compte des intérêts des parties prenantes

Les principes santé-sécurité sont diffusés auprès des parties concernées – salariés permanents et non permanents, prestataires (notamment ceux particulièrement exposés) – via plusieurs canaux :
- communication interne (webconférence, newsletters, intranet, notes de service, affichage dans les locaux) ;
- CSSCT et CSE pour l'information et la consultation des représentants du personnel en France ;
- rituels managériaux avec les parties prenantes internes ;
- réseau des responsables prévention santé-sécurité ;

– comités de pilotage sur des risques spécifiques à chaque entité (agressions, amiante, ferroviaire, électrique, etc.);
– formations et sensibilisations dédiées aux salariés et managers.

En France, les orientations stratégiques et plans d'actions sur la santé et la sécurité, sont présentés dans les CSSCT avant adoption.

Références à des normes ou initiatives tierces

Le groupe RATP et ses entités s'appuient sur des standards de gestion conformes à l'ISO 45001, ainsi que sur des référentiels internationaux, comme les conseils aux voyageurs émis par le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères français, ainsi que des partenariats avec des organismes spécialisés comme le think tank indépendant Cindex.

Spécifiquement sur les enjeux d'addictologie et en France, le groupe RATP est signataire depuis 2023 de la charte pour la prévention des conduites addictives et la promotion de la santé en milieu de travail dans le cadre du dispositif « Les entreprises et les services publics s'engagent résolument » (ESPER).

Politiques spécifiques aux activités de transport des filiales RATP Dev et RATP Cap Île-de-France

En conformité avec l'approche du Groupe, les entités portant des activités de transport public déploient des directives internes de systèmes de management de la santé-sécurité au travail (SMSST) et de management de la sécurité routière et ferroviaire, sur la base des principes du groupe RATP décrits ci-dessus.

Ainsi, au sein de RATP Dev, il est de la responsabilité de chaque entité locale de décliner dans son organisation ces directives SMSST et de management de la sécurité routière et ferroviaire, ainsi que les contrôles internes, en complément des obligations réglementaires locales. Chaque réseau de transport a une comitologie dédiée et son propre processus de surveillance (suivi de l'accidentologie au travail, suivi des non-conformités, et des contrôles réglementaires, etc.) dans une logique d'amélioration continue, en lien avec son contrat et ses enjeux locaux. L'ensemble du dispositif est suivi et piloté par la direction technique de RATP Dev.

RATP Cap Île-de-France s'appuie quant à elle sur un système de management intégré, englobant la santé, la sécurité au travail, ainsi que la sécurité routière et ferroviaire. Chaque entité de la filiale déploie son propre dispositif en fonction de sa date d'intégration, dans un souci d'harmonisation progressive. La politique santé et sécurité de RATP Cap Île-de-France s'oriente vers une industrialisation des processus et la digitalisation des outils d'évaluation, de suivi et de pilotage des actions, afin d'assurer une maîtrise renforcée des risques et une adaptation continue aux enjeux des entités et aux exigences d'Île-de-France Mobilités.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS S1 §13]

Actions du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de son personnel [S1-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

Plan d'actions de renfort de la culture de la santé-sécurité des salariés dans les activités de transports de voyageurs

Le plan d'entreprise Ambition 2030 vise à renforcer l'intégration de la santé-sécurité au cœur des métiers, rituels et méthodes de travail et à diminuer le nombre d'accidents. Le plan d'actions s'articule autour de plusieurs axes opérationnels décrits ci-après et mis en œuvre progressivement depuis 2024 :

– prévention des risques;
– traitements des incidents et accidents;
– compétences managériales;
– rituels santé-sécurité;
– sensibilisation et formation des salariés;
– formation des équipes de gestion de la santé et de la sécurité au travail;
– accompagnement des salariés victimes d'accidents (en France);
– innovation;
– audits internes;
– certification externe.

◆ ***Prévention des risques***

Cet axe comprend la promotion et le développement d'une culture de sécurité ferroviaire et routière, la fourniture d'équipements de protection individuelle, la définition et la mise en œuvre d'exigences et de principes de maîtrise et évaluation des risques la mise en œuvre de dispositifs de prévention et de protection.

RATP Dev déploie, par exemple depuis 2024 au sein de son réseau de Casablanca une démarche *lean management* dans les ateliers, pour réaménager les zones de travail en prenant en compte les risques de sécurité au travail. Sur plusieurs réseaux aux États-Unis, des dispositifs télématiques sont déployés pour détecter et alerter sur les comportements à risque des conducteurs et des véhicules. Le développement de solutions digitales permettant aux salariés d'identifier les situations dangereuses et de limiter les risques est également mené par les entités de RATP Dev en Égypte, en Arabie saoudite et en Afrique du Sud.

◆ ***Traitement des incidents et accidents***

Cet axe regroupe les actions liées à l'analyse méthodologique pour tout dysfonctionnement observé ou toute vulnérabilité constatée, à l'analyse des accidents de travail et RPS dans les pays soumis à une obligation réglementaire, à la capitalisation et au partage de retours d'expérience au sein du Groupe, ainsi qu'à la sensibilisation des unités opérationnelles avec les remontées des incidents et des chaînes d'information courtes et réactives.

◆ ***Compétences managériales***

L'axe correspond au déploiement d'un programme de renforcement des compétences managériales par la formation. L'Epic RATP déploie depuis 2025 un parcours de formation et de coaching des managers visant à développer leurs compétences sur la sécurité au travail. Ce parcours intègre l'évaluation des compétences. Depuis 2024, une boîte à outils « Garantir la santé et la sécurité de mon équipe » est à disposition des managers sur l'intranet.

◆ ***Rituels santé-sécurité***

Cet axe comprend une cartographie des rituels managériaux qui renforce la présence sur le terrain des managers et les dialogues au sein des collectifs sur les sujets de santé et sécurité au travail. Par exemple, les briefings rapides d'intégration des sujets de santé-sécurité à de nombreuses réunions qui ne concernent pas la santé-sécurité directement, les « quart d'heure sécurité », les visites terrain, ou encore le déploiement de programmes locaux tels les Safety Walks au sein des réseaux opérés par RATP Dev.

◆ ***Sensibilisation et formation des salariés***

L'axe correspond à la formation et à la sensibilisation initiale et continue des salariés, à l'organisation de campagnes de communi-

cation et à des actions pédagogiques à destination de la clientèle (évitement de chutes, bagages oubliés, etc., qui peuvent être source de mise en danger volontaire ou involontaire de la santé et de la sécurité des salariés du Groupe), ainsi qu'à l'organisation de retours d'expérience pour améliorer les procédures et la diffusion de fiches pratiques sur la prévention des risques psychosociaux (RPS). Cela inclut par exemple le déploiement des « règles qui sauvent développées en 2025, ainsi que la formation initiale et continue des salariés (telle que les Safety Inductions au sein de RATP Dev) et l'organisation d'évènements réguliers (tel le séminaire prévention annuel avec l'ensemble des parties prenantes du réseau prévention santé-sécurité pour l'Epic RATP).

◆ ***Formation des équipes de gestion de la santé et de la sécurité au travail***
Les équipes de la filière prévention de l'Epic RATP et de la communauté qualité, santé, sécurité et environnement (QHSE) de RATP Dev bénéficient de parcours d'intégration, de formations initiales et continues, pour soutenir efficacement les managers et collaborateurs dans la prévention des risques professionnels. Ces actions incluent le renforcement des compétences managériales en santé-sécurité et l'accompagnement dans l'analyse des causes d'accidents. En 2025, la filière prévention de l'Epic RATP a mis à jour son référentiel de compétence spécifique.

◆ ***Accompagnement des salariés victimes d'accidents (en France)***
Cet axe comprend, conformément aux obligations légales, l'accompagnement individualisé inscrit au dispositif de prévention de la désinsertion professionnelle (voir sous-section « Plan d'actions pour la prévention des agressions pour le périmètre des activités de transports de voyageurs en France »), et les aménagements de poste.

◆ ***Innovation***
L'axe correspond à la recherche de solutions innovantes, tels l'aide à la conduite, les outils de surveillance et contrôle des organes de sécurité.
À titre d'exemple, RATP Dev valorise des initiatives innovantes au sein du challenge interne Innov and Go ayant lieu tous les deux ans. En 2025, des initiatives telles que l'expérimentation de programme de détection de la fatigue des conducteurs ou encore le développement d'un outil de signalement des équipements défaillants permettant d'éviter les interventions de diagnostic en toiture de train pour le réseau de Casablanca ont été primées.

◆ ***Audits internes***
Cet axe opérationnel comprend la conduite d'audits terrain suivant un référentiel défini par les entités.
Dans ce cadre, l'Epic RATP, RATP Dev et RATP Cap Île-de-France mettent en œuvre des audits santé et sécurité, afin d'évaluer le niveau de conformité, de mesurer la performance des dispositifs de prévention et d'assurer une amélioration continue des pratiques.
RATP Dev déploie ainsi un programme annuel d'inspections sécurité ferroviaire et routière, de diagnostics santé-sécurité au travail et d'audits techniques exploitation et maintenance. En 2025, 5 audits santé-sécurité au travail ont ainsi été menés.

◆ ***Certification externe***
Le Groupe incite les entités à certifier selon la norme internationale ISO 45001 (portant sur les « Systèmes de management de la santé et de la sécurité au travail – Exigences et lignes directrices pour leur utilisation ») les réseaux de transports. Les entités sont autonomes dans leur mise en œuvre des démarches de certification des réseaux et systèmes de gestion de la santé et de la sécurité et dans le dialogue nécessaire à la mise en œuvre d'une certification avec les autorités organisatrices de la mobilité en France et organismes équivalents hors de France.
RATP Dev déploie une démarche de certification de ses réseaux notamment en Italie, au Maroc, en Arabie saoudite et en France. En 2025, 51 % du chiffre d'affaires de RATP Dev provient de réseaux certifiés ou en cours de renouvellement de leur certification. Par ailleurs, l'Epic RATP maintient un renouvellement continu des certifications des business units et directions (100 % certifiées en 2025). Tandis que RATP Cap Île-de-France envisage de mener des démarches de certification en management de la santé et de la sécurité au travail et en management de la sécurité routière pour son siège et ses filiales de transport de voyageurs de la grande couronne.

Plan d'actions spécifique à la sécurité et à la sûreté des salariés hors de France

Ce dispositif a vocation à mettre en place des moyens renforcés pour la sécurité des salariés dans des pays à risque ou en mobilité hors de France et améliorer la réactivité et l'assistance en cas d'incident. Ces actions incluent une cartographie des risques par pays, un guide de sûreté, des formations en ligne adaptées au niveau de risque, une application mobile, une hotline sécurité et santé, un système de géolocalisation configurable. Une adaptation géographique des moyens est opérée selon la cartographie des risques.

Plan d'actions pour la prévention des agressions pour le périmètre des activités de transports de voyageurs en France

Face à la prévalence des agressions, représentant au sein de l'Epic près de 50 % des jours d'arrêt de travail liés aux accidents du travail depuis 2023, le Groupe a renforcé son plan d'actions en 2025. Il vise à diminuer le nombre d'agressions et jours d'arrêt associés en instaurant une meilleure anticipation des signaux faibles, des mesures de prévention adaptées, une plus forte coordination entre les parties prenantes internes et externes et un meilleur accompagnement post-agression. Ce plan d'actions comprend les axes opérationnels suivants :
– diagnostic renforcé ;
– renforcement des dispositifs de prévention ;
– déploiement d'une feuille de route de prévention ;
– accompagnement des salariés victimes d'agressions ;
– mécanismes d'alerte en cas d'agressions.

◆ ***Diagnostic renforcé***
L'axe comprend l'amélioration du suivi et de la qualification des violences et la classification des incidents par gravité.

Au sein de l'Epic RATP, des comités de pilotage mensuels intégrant le Comex du Groupe, la direction sûreté et la direction juridique se réunissent depuis début 2024, et un baromètre trimestriel sur le nombre d'agressions, d'outrages et de menace et l'évolution de ces données, est transmis à Île-de-France Mobilités et aux services de l'État français.

◆ ***Renforcement des dispositifs de prévention***
Cet axe couvre, par exemple, des ateliers d'échanges entre pairs sur les pratiques professionnelles, des formations sur la posture

professionnelle pour les salariés en contact avec le public, la mobilisation accrue des agents de sécurité, le renforcement des liens avec les forces de l'ordre, le recours accru à la vidéoprotection, des campagnes de communication envers les voyageurs des services de transport et des opérations de pédagogie citoyenne, ainsi que la mise en place de conventions avec les collectivités territoriales pour renforcer la présence policière.

◆ ***Déploiement d'une feuille de route de prévention***

Cet axe spécifique à l'Epic RATP correspond au déploiement d'une feuille de route pluriannuelle de prévention à 2026, et mise à jour en 2024, à l'implication de tous les niveaux de responsabilité, à l'animation centrale et au déploiement de standards transversaux.

◆ ***Accompagnement des salariés victimes d'agressions***

L'axe correspond à la possibilité pour les salariés en Île-de-France de faire appel aux services de l'IAPR (voir informations à la section « Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs sur son personnel relatifs à l'inclusion et à la diversité [S1-2] ») et du service social (voir informations à la sous-section « Plan d'actions pour l'amélioration des conditions de vie des salariés en France » de la section « Actions du groupe RATP en lien avec l'inclusion et la diversité [S1-3] »), à l'encouragement des poursuites pénales et au suivi des plaintes (conformément à la réglementation), et à l'organisation des ateliers « accompagnement suite à une agression » (ASA) au sein de l'Epic RATP. L'atelier ASA est conçu par une équipe pluridisciplinaire interne à l'Epic RATP et sa réalisation s'effectue en coopération avec un médecin psychiatre et un psychologue clinicien issus d'un cabinet conseil spécialisé (Stimulus). L'atelier est prescrit par le médecin du travail et le psychiatre s'assure, au cours d'un entretien d'accès, que l'état de santé du salarié est compatible. La réussite de cet atelier s'appuie sur des modèles reconnus et des techniques approuvées, comme la thérapie comportementale cognitive, et à l'accompagnement médical et social apporté post atelier. Par ailleurs, l'Epic RATP collabore avec la médecine du travail conformément à la politique de prévention de la désinsertion professionnelle afin de s'assurer que l'atelier ASA soit proposé au plus grand nombre de salariés victimes d'une agression. Cela comprend la mise à disposition d'une requête mensuelle répertoriant les salariés arrêtés depuis au moins 8 semaines suite à une agression afin de faciliter leur suivi médical.

◆ ***Mécanisme d'alerte en cas d'agression***

L'axe correspond à des actions complémentaires qui peuvent être mises en œuvre au sein de certains réseaux, comme pour RATP Dev à Lorient, en 2025, où des boutons SOS discrets ont été installés sur les guichets des agences commerciales pour alerter la police municipale en cas d'agression.

Plan d'actions relatif à l'accompagnement des salariés victimes de chocs psychologiques pour le périmètre des activités de transports de voyageurs en Île-de-France

Les salariés sont susceptibles d'être confrontés, en tant que témoins, à des agressions ou des accidents graves de personnes impliquant des voyageurs, des riverains ou d'autres salariés, ce qui constitue un risque psychosocial. Pour renforcer la résilience des salariés face à ces chocs psychologiques et améliorer l'accompagnement des témoins d'agressions ou d'accidents graves de personnes, les actions suivantes sont mises en place :

– formation des primo-intervenants – managers et responsables en astreinte en particulier – dans la prise en charge immédiate postagression ;
– accompagnement des témoins au sein de l'Epic RATP : atelier ASA (voir information à l'item « Accompagnement des salariés victimes d'agressions ») ou intégration neuro-émotionnelle par les mouvements oculaires (EMDR) de groupe ; et à la suite des ateliers (IAPR, voir informations à la section « Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs sur son personnel relatifs à l'inclusion et à la diversité [S1-2] ») et du service social (voir informations à la sous-section « Plan d'actions pour l'amélioration des conditions de vie des salariés en France » de la section « Actions du groupe RATP en lien avec l'inclusion et la diversité [S1-3] » à la demande du salarié.

Plan d'actions relatif à la santé des salariés au long terme pour le périmètre France

Le groupe RATP mène des études épidémiologiques sur le périmètre francilien depuis les années 2000, en partenariat avec Santé publique France.
Menée sur différentes périodes, une étude analyse l'évolution des causes de décès par famille de métier des plus de 96 000 salariés et anciens salariés de l'Epic RATP de 1980 à 2012 et les compare à la mortalité de la population d'Île-de-France. La surveillance a mis en évidence des résultats contrastés (sous-mortalité et surmortalité) par causes de décès et par métiers dans la cohorte RATP comparé à la population d'Île-de-France. Les résultats sont accessibles dans le bulletin épidémiologique hebdomadaire du 9 juillet 2024 de Santé publique France. Ces résultats ont permis d'orienter les actions de préventions et d'adapter le suivi médical. En janvier 2024, le partenariat a été renouvelé pour étendre l'étude à la période 1980-2022.
Par ailleurs, entre 2018 et 2024, une étude prospective intitulée Robocop a été menée en partenariat avec l'Institut universitaire romand de santé au travail d'Epalinges-Lausanne, impliquant environ 300 travailleurs actifs des ensembles ferroviaires souterrains de l'Epic 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 de l'étude. Elle sera également prolongée dans le cadre du nouveau partenariat avec Santé publique France.
Depuis 2025, le Groupe fait également appel à l'expertise de ClinSearch pour mener ses études et en particulier la constitution d'une étude de cohorte prospective concernant les trajectoires de santé des agents et ex-agents de l'Epic RATP.

Depuis 2025, le Groupe a décidé de s'engager pour un soutien renforcé des salariés en France confrontés au cancer au travail. L'objectif est triple : donner des repères et soutenir sans juger, faire circuler la parole, et mettre à disposition des ressources pour faire face aux différentes situations vécues et ne laisser personne isolé. Pour ce faire plusieurs dispositifs ont été mis en place :

– un module e-learning réalisé avec l'Université des patients – Sorbonne est à disposition des salariés. Il apporte des repères et des clés pour agir ;
– la mobilisation des équipes de soutien locales autour de la personne pour la soutenir et, si besoin, adapter sa situation de travail ;
– la mobilisation de pairs aidants, collègues ayant traversé l'épreuve du cancer, formés à la relation d'aide en milieu professionnel pour écouter et aider la personne à identifier et exprimer ses questionnements et trouver des réponses et des solutions

– un partenariat avec l'Institut national du cancer (INCA) et la signature de leur charte afin d'afficher publiquement ses engagements face au cancer et s'enrichit des pratiques des autres entreprises signataires.

La problématique sociétale des addictions de substances illicites (notamment les stupéfiants), réglementées (dont le tabac, l'alcool et les médicaments) ou sans produits, comme la cyberaddiction, est également un enjeu identifié par le Groupe :
– un suivi des actions de prévention et des formations sont déployés ;
– l'animation du dispositif à l'échelle du Groupe intègre l'Epic RATP et les filiales du Groupe dans un comité de pilotage « comportements à risques » ;
– par ailleurs, le Groupe participe au dispositif français ESPER (voir informations au sous-chapitre « Références à des normes ou initiatives tierces » du chapitre « Politiques du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de ses effectifs [S1-1] »).

Enfin, le Groupe s'efforce de déployer la gestion des risques liés à l'exposition des salariés à l'amiante, qui demeure présente dans certaines de ses infrastructures, notamment les bâtiments et équipements les plus anciens, y compris ceux mis à disposition par les autorités organisatrices de la mobilité.
– Au sein de l'Epic RATP, la maîtrise du risque d'exposition des salariés à l'amiante est encadrée par une instruction générale et un comité de pilotage spécifique. Une base amiante est accessible sur l'intranet et répertorie l'ensemble des diagnostics techniques amiante. Différents types de formations et fiches pratiques sont proposés aux salariés au regard de leur fonction et activité (responsable de site, donneur d'ordre, manager, collaborateur).

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b)]

Ressources financières allouées aux actions clés

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

Chaque entité gère le budget relatif à la mise en œuvre des principes de santé-sécurité dans son périmètre.
À titre d'exemple, au sein de l'Epic RATP, le budget principal sur le plan d'actions de renfort de la culture de la sécurité est de 2,5 millions d'euros en 2025.

Les ressources financières allouées par les autres filiales, au travers des moyens humains et matériels dédiés aux plans d'actions liés à la santé et à la sécurité, ne sont pas comptabilisées à date.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Cibles du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de son personnel [S1-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 / Draft Amended ESRS S1 §21 >]

Le Groupe ne dispose pas de cible globale relative à la santé et à la sécurité de ses salariés, compte tenu des différences significatives entre les entités, les activités et les implantations géographiques. Néanmoins, chaque entité pilote une cible dans sa structure.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 / Draft Amended ESRS S1 §21]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39 >]

La mise en œuvre des principes de santé-sécurité s'appuie sur une gouvernance structurée au niveau des entités et le suivi du taux de fréquence et du taux de gravité.

Chaque entité pilote ses indicateurs dans le but de réduire le nombre d'accidents et incidents et leur gravité, comme explicité dans les sous-chapitres suivants.

Cibles relatives aux résultats santé et sécurité au travail

L'Epic RATP s'est fixé pour cible de diviser par six, entre 2023 et 2030, son taux de fréquence des accidents, passant ainsi de 30 à 5. Pour 2025, la cible intermédiaire est de 24,8 et la valeur atteinte est de 32,4. Le taux de fréquence représente le rapport entre le nombre total d'accidents ayant entraîné un arrêt de travail d'un jour au moins (hors jour de l'accident) et le nombre d'heures travaillées, multiplié par un million.

L'Epic RATP a également pour cible de réduire son taux de gravité en 2025 à 3,8. Le taux de gravité de référence est de 4,1 en 2024. La valeur atteinte en 2025 est de 4,7. Le taux de gravité est le rapport entre le nombre total de journées perdues pour accidents du travail multiplié par mille et le nombre d'heures travaillées.
Ces cibles ont été déclinées dans les business unit et directions. La définition des objectifs repose sur un diagnostic mené en 2023, enrichi par l'expertise du prestataire externe ayant contribué au diagnostic et qui met actuellement en œuvre les formations et le coaching managérial, garantissant ainsi que les cibles fixées soient réalistes et alignées avec les meilleures pratiques observées dans des environnements comparables.
Le taux de fréquence et le taux de gravité 2025 ne sont pas alignés avec les objectifs fixés. Cette situation s'explique principalement par la fin de l'effet particulier constaté en 2024 du fait des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 (une mobilisation renforcée des forces de l'ordre dissuadant les agressions), ainsi que par la recrudescence des agressions à l'encontre des agents observée en 2025.

RATP Dev et RATP Cap Île-de-France se sont fixées un objectif de zéro accident du travail grave ou mortel. Un accident du travail est considéré comme grave au sein de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France s'il a nécessité une hospitalisation de plus de 24 heures. Ces objectifs ont été mis en place en 2024 où aucun accident grave n'a été à déplorer. En 2025, RATP Dev a connu deux accidents graves et RATP Cap Île-de-France un.
Par ailleurs, dans le cadre de leurs engagements contractuels respectifs auprès des autorités organisatrices des mobilités et organismes équivalents, RATP Dev et RATP Cap Île-de-France suivent différents indicateurs santé-sécurité permettant d'évaluer localement l'efficacité des principes et plans d'actions :
– le nombre total d'accidents du travail, décomposé pour RATP Dev en nombre d'accidents du travail sans arrêt de travail et les accidents du travail avec arrêt de travail, et par typologie de risque (par exemple : accident du travail à la suite d'une chute) ;
– le taux de fréquence, avec pour RATP Cap Île-de-France un objectif de réduction de 2 points par an du taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt, en fonction du niveau initial propre à chaque filiale ;
– le taux de gravité, suivi par RATP Dev avec, tout comme pour le taux de fréquence, des objectifs de diminution progressive à l'échelle de chaque réseau. En 2025, le taux de gravité est de 1,25.

Cible concernant les moyens mis en œuvre

Dans le cadre de l'ancrage de la culture santé-sécurité, l'Epic RATP a pour cible de former et coacher plus de 1600 managers (soit environ 70 %) à horizon 2027. En 2025, 490 ont engagé ou terminé leur formation coaching à la suite de la formation. Les managers formés doivent réussir l'évaluation incluse dans leur formation pour valider la formation. Cette première mise à l'échelle a été définie afin de former à travers l'ensemble des directions et business units un nombre significatif de managers pour contribuer à renforcer la culture de la sécurité.

En complément de ces cibles, l'Epic RATP dispose de plusieurs indicateurs permettant un suivi des plans d'actions pour évaluer leur alignement avec les principes définis (nombre, inaptitude, arrêts longs, nombre de situations dangereuses signalées et le nombre de retours à l'emploi à la suite des dispositifs accidents et agressions). De plus, le recueil de faits post-accidents et les analyses associées permettent également d'assurer l'efficacité des principes et des actions quant au risque de performance associé à l'accidentologie.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 / Draft Amended ESRS S1 §21]

Indicateurs du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de son personnel [S1-13]

[Draft Amended ESRS S1 §40(a) + §40(b) + §40(c) / Draft Amended ESRS 2 GDR-T §41(a) + §41(d) >]

Les données relatives à la santé et à la sécurité sont les suivantes :

Au 31 décembre 2025	Epic RATP	RATP Dev	RATP Cap Île-de-France	RATP Solutions Ville	RATP Smart Systems
Membres du personnel couverts par son système de gestion de la santé et de la sécurité	**100 %**	100 %	100 %	100 %	100 %
Nombre de décès dus à des accidents du travail parmi le personnel	0	0	0	0	0
Nombre d'accidents du travail ayant entraîné un arrêt de travail	1905	813	33	2	0
Taux de fréquence des accidents du travail	32,4	22,4	11,7	5,2	0
Nombre de décès dus à des maladies professionnelles parmi le personnel	Non disponible	Non disponible	Non disponible	Non disponible	Non disponible
Taux de gravité des accidents de travail*	4,7	1,2	Non disponible	0,1	0

* Le taux de gravité est ici publié au titre de cible au sein de l'Epic RATP et d'indicateur de suivi des actions et politiques au sein des autres entités.
Le taux de gravité est le rapport entre le nombre total de journées perdues pour accidents du travail multiplié par mille et le nombre d'heures travaillées.

Précisions sur le pourcentage de membres du personnel couverts par un système de gestion de la santé et de la sécurité fondé sur des exigences légales et/ou des normes ou lignes directrices reconnues

Comme indiqué au sous-chapitre « Système de gestion de la santé et de la sécurité » du chapitre « Politiques du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de ses effectifs [S1-1] », le groupe RATP a défini des principes de santé et sécurité définissant un système complet de gestion répondant aux exigences légales françaises, ainsi qu'à la norme ISO 45001. Les entités sont autonomes dans leur mise en œuvre de ces principes. Les données publiées relèvent d'une agrégation des données des entités.

Précisions sur le nombre d'accidents du travail et le taux de fréquence associé

Pour calculer le taux de fréquence des accidents du travail, le groupe RATP divise le nombre de cas d'accidents du travail ayant entraîné un arrêt de travail d'un jour au mois par le nombre total d'heures travaillées par les salariés et le multiplie par 1000000.
En l'absence de données exactes sur le nombre d'heures effectivement travaillées par les salariés sur l'année (pour RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems), une estimation de 1607 heures est utilisée, correspondant à un temps plein selon la durée légale de travail en France.

Les accidents du travail incluent les agressions et les arrêts en attente de décision dans les pays disposant d'un système national de validation des arrêts de travail (comme en France).
Les rechutes, les maladies professionnelles et les accidents de trajet ne sont néanmoins pas inclus. En France, les arrêts refusés par la caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) – ou par la CCAS pour les salariés de l'Epic RATP sous statut – sont également exclus.
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.
À l'exception de RATP Dev pour qui ces indicateurs se basent du 1er janvier au 31 décembre 2025 du fait de spécificités du reporting interne, ces indicateurs sont arrêtés au 30 novembre 2025 et estimés sur la base de décembre 2024 afin de limiter l'écart lié au délai réglementaire de réponse des caisses en France.

Précisions sur le nombre de décès dus à des accidents de travail

À date, le groupe RATP ne dispose pas de remontée des données formalisée et qualitative pour les prestataires et autres personnes assimilables au personnel. Ils sont ainsi exclus du calcul du nombre de décès dus à des accidents de travail.

Précisions sur le nombre de décès du personnel dus à des maladies professionnelles

À date le groupe RATP ne dispose pas de données suffisamment qualitatives sur ce point de donnée. Néanmoins, le Groupe mène des études pour comparer la mortalité globale et par cause des salariés et ex-salariés de l'Epic RATP à celle de la population générale d'Île-de-France et de réaliser une analyse selon les métiers exercés (voir informations à la sous-section « Plan d'actions relatif à la santé des salariés au long terme pour le périmètre France »).

[< Draft Amended ESRS S1 §40(a) + §40(b) + §40(c) / Draft Amended ESRS 2 §41(a) + §41(d)]

Inclusion et diversité

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur les IRO matériels ci-dessous, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité.

Typologie	Intitulé IRO	Description détaillée
Impact positif	Politiques d'insertion, de diversité et d'inclusion volontaristes et ambitieuses améliorant les conditions de vie des collaborateurs	Des politiques inclusives permettent à des personnes éloignées de l'emploi d'accéder à un travail stable et durable. Elles contribuent à améliorer le bien-être et les conditions de vie des salariés grâce à des aménagements adaptés et à la sensibilisation des équipes. Elles peuvent aussi favoriser l'accès à des conditions matérielles et un logement décent.
Impact négatif	Pratiques discriminatoires ou harcèlement au travail portant atteinte aux droits humains des collaborateurs	Les discriminations ou le harcèlement portent atteinte aux droits fondamentaux des collaborateurs et dégradent leur santé physique ou mentale. Le manque de prise en compte des besoins spécifiques peut créer des situations d'exclusion ou de mal-être. Ces pratiques nuisent au climat social et à l'inclusion au sein du Groupe.

Politiques du groupe RATP en lien avec l'inclusion et la diversité [S1-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(d) / Draft Amended ESRS S1 §11 >]

À date, le groupe RATP ne dispose pas d'une politique commune d'inclusion et de diversité. Le Groupe est actuellement en construction d'une politique Rémunération et avantages sociaux, et d'une politique Recrutement, mobilité et parcours professionnels au niveau Groupe.

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 RATP a fait de l'inclusion et de la diversité un des fondements de la gestion des ressources humaines. Le Groupe s'engage ainsi à :

- prévenir toute pratique discriminatoire ou situation de harcèlement au travail ;
- offrir des conditions de travail propices à inclusion.

La diversité et l'inclusion au sein du Groupe reposent sur les principes suivants :

- une attitude proactive en matière d'inclusion et de diversité favorisant la représentation à tous les niveaux des entités, et incluant des objectifs volontaristes de féminisation des effectifs ;
- des processus caractérisés par le respect de l'égalité de traitement et une sélection transparente, équitable et basée sur les compétences ;
- le refus de tout manquement face à toute situation portant atteinte à l'intégrité des personnes. Cela inclut par exemple la discrimination, le handicap, le harcèlement moral ou sexuel, les agissements sexistes, les LGBTphobies, le racisme ou les conflits intergénérationnels ;
- un corpus de règles et de dispositifs garantissant l'égalité de traitement, l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes ;
- le développement de l'altérité et la compréhension de l'autre.

Ces principes s'appliquent à l'ensemble des entités du Groupe, selon des modalités adaptées à chacune d'entre elles, en vertu du principe de subsidiarité.

Les objectifs de cette démarche volontariste et ambitieuse sont le respect des droits humains des collaborateurs, l'amélioration de l'environnement de travail, ainsi que la reconnaissance de la diversité comme un véritable socle et une source de performance collective.

Par ailleurs, l'Epic RATP a historiquement proposé des opportunités d'emploi à un large public, notamment aux personnes peu ou non diplômées, avec ou sans expérience, en leur offrant des formations permettant d'acquérir une qualification professionnelle. Au fil des années, cette démarche s'est élargie pour intégrer plus largement les enjeux d'inclusion et de diversité, lesquels sont aujourd'hui au cœur des priorités stratégiques du Groupe.

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c) >]

Le groupe RATP est engagé dans une démarche externe en France et a formalisé ces engagements par la signature d'une charte reconnue, la charte de L'Autre cercle pour lutter contre les LGBTphobies dans le milieu professionnel. Cet engagement externe, pris en janvier 2025, renforce les orientations internes et témoigne de la volonté du Groupe de s'aligner sur les meilleures pratiques nationales et internationales en matière de respect des droits humains et de lutte contre les discriminations.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c)]

Les principes d'inclusion et de diversité sont communiqués à l'ensemble des salariés et des managers, via des canaux internes adaptés (intranet, formations, supports d'information, réunions d'équipe, etc.). Cela vise à assurer une appropriation collective de ces valeurs et de ces règles.
En France, les éléments de politique en lien avec la diversité sont présentés avant adoption dans les CSE des entités en fonction de leur taille conformément aux obligations réglementaires. Par

ailleurs, des commissions de l'égalité professionnelle sont instituées au sein des CSE en fonction de leur taille conformément aux obligations réglementaires. Ces commissions sont informées des politiques et plans d'actions liés à l'égalité professionnelle et à la prévention des discriminations.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(d) / Draft Amended ESRS S1 §11]

Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs sur son personnel relatifs à l'inclusion et à la diversité [S1-2]

[Draft Amended ESRS S1 §17 >]

Le groupe RATP s'efforce de fournir et de contribuer des mesures correctives lorsqu'il a causé ou contribué à un impact négatif matériel sur ses salariés, en particulier des pratiques discriminatoires et de harcèlement au travail assimilable au non-respect des droits humains des salariés.

Cette démarche s'appuie sur des processus permettant d'identifier, et de traiter les signalements émis par les salariés via la ligne managériale, les canaux d'alerte, le référent entreprise « harcèlement et agissements sexistes », les représentants du personnel, la médecine du travail et les autres canaux. Dès la survenance d'un signalement, le Groupe met en œuvre les dispositifs adaptés afin d'assurer la prise en charge des salariés concernés et de garantir le traitement adéquat de leurs préoccupations ou signalements.

Ces actions peuvent inclure en fonction des situations :

- des sanctions disciplinaires en cas d'agissements avérés, conformément à la politique de refus de ces agissements du Groupe. Ces sanctions ont pour but d'enrayer la prolongation d'une situation adverse aux politiques en vigueur et de permettre aux salariés de travailler dans un environnement sécurisant et dans de bonnes conditions ;
- l'accompagnement des salariés victimes ou témoins avec la possibilité d'aménagement de poste.

Ces dispositifs s'inscrivent également dans le cadre du devoir de vigilance du groupe RATP en matière de droits humains, comme présenté à la partie « Plan de vigilance du groupe RATP » du rapport annuel.

En complément, l'Epic RATP, RATP Dev en France, RATP Cap Île-de-France, RATP Smart Systems et RATP Solutions Villes mettent à disposition de leurs collaborateurs une cellule d'écoute psychologique (IAPR). Ce service d'accompagnement, disponible 24h/24 et 7j/7, propose une écoute neutre et confidentielle assurée par un psychologue extérieur à l'entreprise, pour les salariés confrontés à des difficultés personnelles, professionnelles (y compris à la suite d'un accident ou d'une agression) ou managériales. Ce service pris en charge par l'employeur permet de bénéficier de jusqu'à cinq rendez-vous, en présentiel, par téléphone ou en visioconférence.

[< Draft Amended ESRS S1 §17]

Actions du groupe RATP en lien avec l'inclusion et la diversité [S1-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

Plan d'actions spécifique au sujet de la féminisation et de l'égalité professionnelle

Le groupe RATP souhaite atteindre une mixité professionnelle accrue à tous les niveaux et promouvoir l'égalité professionnelle réelle entre tous, en luttant activement contre les stéréotypes de genre.

Ce plan d'actions est défini pour la période 2025-2030 dans le but de contribuer à augmenter le taux de femmes parmi les recrues, le taux de féminisation à tous les niveaux hiérarchiques et métiers stratégiques, ainsi que transformer les représentations et éradiquer les comportements sexistes. Ce plan d'actions ne couvre pas RATP Smart Systems. Les actions principales prévues sont :

- l'organisation régulière de campagnes de sensibilisation pour valoriser les parcours féminins, promouvoir la mixité et lutter contre les préjugés liés aux métiers techniques et en exploitation ;
- le déploiement du programme RATP au féminin depuis 2017, comprenant des actions de formation, de mentorat, de communication et d'accompagnement au retour de congé parental. Ce programme ne couvre pas RATP Dev qui mène des initiatives similaires localement ;
- mise en place de réseaux internes (par exemple : Ladies in Tech), de dispositifs d'accompagnement à la prise de responsabilité et d'événements (conférences, ateliers thématiques, partenariats).

L'Epic RATP poursuit la rénovation des locaux afin d'accueillir dans les mêmes conditions les femmes et les hommes (notamment la création de sanitaires femme dans des locaux d'exploitation).

RATP Dev s'est, par ailleurs, engagée dans l'initiative « stop au sexisme ordinaire en entreprise » (#StOpE) sur son réseau lyonnais en janvier 2025 et déploie un baromètre visant à faire état des situations de sexisme ordinaire au travail en vue de la préparation d'un plan d'action.

Plan d'actions spécifique à la lutte contre les discriminations, le harcèlement et les agissements sexistes

Afin de prévenir, détecter et traiter toute forme de discrimination, de harcèlement ou de violence au travail pour chaque salarié quelle que soit sa situation, le Groupe souhaite faire connaître et sensibiliser aux principes et engagements relatifs au harcèlement et aux agissements sexistes, notamment le principe de refus de tous ces agissements.

Le plan d'actions comprend ainsi :

- la mise en place de formations pour les managers et salariés, comme la Fresque de la diversité, la création de modules dédiés à la prévention des agissements sexistes, des LGBTphobies et du harcèlement sexuel ou moral. Tous les recruteurs en France sont également formés aux principes de non-discrimination de la charte de recrutement, basés sur les critères de discrimination interdits par le Code pénal français. Enfin au sein de RATP Dev, un module de formation intitulé « Bienvenue à tou.te.s » a été déployé en 2025, visant à comprendre comment promouvoir la diversité dans l'entreprise et lutter contre les discriminations ;
- la diffusion auprès des salariés en France d'une campagne de communication (visuels, vidéos et plaquette d'informations) sur la thématique du harcèlement et des agissements sexistes créée en 2022 ;
- le Groupe a, en 2023, développé le Manifeste Pride groupe RATP. L'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France se sont engagés dès 2023 dans cette démarche. RATP Dev a créé un groupe de travail en 2025 afin de décliner et d'adapter la démarche du Groupe en commençant par le périmètre France.
- des actions de sensibilisation, de formation et de visibilité LGBTQIA+, comme l'animation du réseau interne PRiDE depuis 2022 (plus de 600 allié·es bénévoles) pour les entités engagées dans le Manifeste Pride Groupe, l'organisation d'événements

(comme l'exposition de portraits de personnages historiques au siège à l'occasion du mois des fiertés), ainsi que la participation à des événements nationaux en France (marche des fiertés et journée internationale de visibilité transgenre).
– le développement d'un projet au sein de l'Epic RATP visant à mieux garantir l'équité de traitement dans l'accès aux avantages liés à la parentalité des couples homoparentaux masculins.

Au sein de l'Epic RATP, plusieurs actions complémentaires sont mises en œuvre :
– nomination d'un référent entreprise en matière de lutte contre les agissements sexistes et le harcèlement sexuel, tel que présenté dans la section « canaux et moyens de dialogue à disposition des salariés » ;
– formation au principe de non-discrimination et au refus de tous ces agissements lors de l'intégration des nouveaux salariés ;
– soutien aux salariés en situation de violence conjugale pouvant inclure un accompagnement social, médical et psychologique ;
– actions pour l'équité et la reconnaissance : travail, en 2025, sur l'équité des systèmes d'information pour les personnes transgenres ou en transition de genre afin de permettre l'ajout d'une identité d'usage (civilité et prénom) dans les outils digitaux métier principaux (messagerie, visioconférence…) ;
– animation par le référent entreprise « harcèlement et agissements sexistes » des principes de non-discrimination et de tolérance zéro concernant les agissements sexistes et le harcèlement sexuel au travail.

Plan d'actions pour l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi

Pour favoriser l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi et accompagner leur intégration, tout en renforçant l'attractivité du Groupe auprès de ces derniers, les actions suivantes sont menées par l'Epic RATP :
– participation au dispositif parcours emploi compétences (PEC) dans les métiers de l'exploitation. Ce dispositif permet aux bénéficiaires de développer des compétences transférables dans leur emploi. Ils peuvent aussi avoir accès à la formation par le biais d'ateliers de remise à niveau et d'un accompagnement dans la construction de leur projet professionnel ;
– poursuite du développement du dispositif préparation opérationnelle à l'emploi (POE) permettant le financement de formation de prise de poste pour les personnes inscrites à France Travail en tant que demandeurs d'emploi ;
– organisation d'un forum de recrutement dédié aux métiers du Groupe RATP avec France Travail et les conseils départementaux du Val-de-Marne et de l'Essonne ;
– Participation à des programmes (tels les Meet'Up IdF Emploi Formation en partenariat avec la fondation Mozaïk) et actions en partenariats avec France Travail et les missions locales (telles la Semaine de l'industrie 2025 qui a permis à 10 personnes de visiter le site de maintenance de trains situé à Bobigny).

Plan d'actions pour l'insertion professionnelle des jeunes de moins de 26 ans

Le Groupe a un enjeu à renforcer son attractivité auprès des jeunes de moins de 26 ans, faciliter leur accès à l'emploi et accompagner leur intégration, tout en développant la diversité des parcours. Dans cet objectif, les entités du Groupe développent des partenariats avec des établissements scolaires et universitaires pour favoriser l'alternance, les stages et l'embauche de jeunes diplômés.
– RATP Cap Île-de-France a par exemple mis en œuvre des partenariats avec des associations favorisant l'insertion des publics éloignés de l'emploi avec des partenaires comme l'opérateur ActivitY' dans les Hauts-de-Seine et les Yvelines et la fondation FACE, les missions locales de la Région Île-de-France et plusieurs écoles pour favoriser l'alternance, les stages et la participation à des forums emploi.
– RATP Real Estate, entité contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville développe des partenariats avec les établissements scolaires et avec l'association Nos Quartiers ont des Talents qui accompagne les jeunes diplômés de l'enseignement supérieur (Bac+3 et plus), âgés de moins de 30 ans, issus de quartiers prioritaires ou de milieux modestes, dans leur accès à l'emploi. À partir de 2026, une nouvelle collaboration avec l'association Article 1 est prévue dès 2026. L'Epic RATP mène également diverses actions complémentaires telles que :
  - La participation active à des forums métiers et emploi (tels le salon Paris pour l'Emploi des Jeunes, ou le salon Jeunes d'Avenirs) pour y présenter la diversité des métiers et valoriser les opportunités offertes par le Groupe,
  - Un plan d'actions spécifique pour l'attractivité des métiers techniques et d'ingénierie, et l'intégration progressive de jeunes issus de quartiers prioritaires ou de parcours atypiques via des dispositifs d'accompagnement personnalisés et des actions de mentorat et des communications régulières sur les principes d'attitude proactive et volontariste et d'égalité de traitement par les réseaux recrutement et alternance. Par exemple, à travers « Machinistes au féminin » qui a permis à 14 jeunes femmes en insertion et en recherche d'emploi de découvrir le métier de machiniste et de s'essayer à la conduite d'un bus. Objectif : Déconstruire les stéréotypes métiers masculins / féminins et permettre l'accès à l'apprentissage. Ou encore par la participation à « Changeons le Game », une journée de rencontre et d'accompagnement intensif pour 93 jeunes de Seine-Saint-Denis.

Plan d'actions pour prévenir la désinsertion professionnelle

En France, le Groupe déploie des dispositifs de prévention de la désinsertion professionnelle au sein de ses entités, conformément à la loi française de santé au travail d'août 2021.
Au sein de l'Epic RATP, il s'agit notamment du déploiement de cellules de prévention de la désinsertion professionnelle (cellules PDP), qui constituent un comité pluridisciplinaire réunissant médecins du travail, service social (voir informations à la sous-section « Plan d'action pour l'amélioration des conditions de vie des salariés en France »), responsables de ressources humaines et des correspondants maintien dans l'emploi (en charge des besoins en termes d'aménagement de poste ou autres mesures permettant de favoriser le maintien dans l'emploi des salariés nécessitant des conditions de travail particulières). Ces cellules ont pour but d'accompagner les salariés en arrêt de travail prolongé (au-delà de 6 mois d'arrêt, toutes causes confondues) ou tout salarié travaillant dont la situation de maintien en emploi le nécessiterait, ainsi que de favoriser leur retour à l'emploi – ou, si nécessaire, leur réorientation professionnelle. Au préalable, les salariés sont invités à un entretien de liaison dès 3 mois d'arrêt de travail. Ce dispositif a été

expérimenté depuis janvier 2024 sur quatre unités opérationnelles et a donné des résultats satisfaisants : en juin 2025, sur 283 dossiers étudiés, 60 % des salariés avaient repris leur poste ou une autre activité à leur reprise. En 2026, les cellules PDP seront étendues sur l'ensemble du périmètre de l'Epic RATP.

Plan d'actions pour le développement de l'emploi, des compétences et des parcours des salariés seniors

Le Groupe porte une attention particulière au développement de l'employabilité et du parcours professionnel des salariés seniors. Des actions sont ainsi menées directement par les entités citées ci-après.

Au sein de l'Epic RATP, les seniors désignent les plus de 50 ans, pour qui plusieurs actions sont mises en place :

- missions de tutorat et de formation par les seniors des nouveaux entrants afin de mobiliser leur expérience, favoriser la capitalisation et la transmission des savoirs ;
- mise en place d'aménagements de fin de carrière en termes d'organisation du temps de travail et de rythme de travail via par exemple le temps partiel fin de carrière pour les salariés exerçant un métier à fortes contraintes (travail de nuit, travail en roulement incluant des horaires entre 21h et 6h et les week-ends et jours fériés, postes de machiniste-receveur, conducteur, agent de sécurité, opérateur de maintenance, agent de contrôle, agent d'exploitation dans les domaines des espaces, de l'accueil ou du service) et dont les droits à la retraite s'ouvrent au plus dans 24 mois ;
- mise à disposition de formations dédiées à la préparation à la retraite.

RATP Real Estate, entité contrôlée par RATP Solutions Ville adapte l'entretien professionnel afin d'aborder les perspectives de fin de carrière pour les salariés de plus de 55 ans et accompagne ceux qui le souhaitent dans des projets de reconversion professionnelle.

Plan d'actions pour l'amélioration des conditions de vie des salariés en France

Le groupe RATP met en place les dispositifs d'assistance sociale, logement social et prêt, et aide au quotidien, visant à favoriser l'amélioration des conditions de vie des salariés :

- le service social permet aux salariés de s'entretenir avec un assistant de service social afin de faciliter leur bien-être et d'améliorer leurs conditions de vie. Cet échange permet d'apporter du soutien, de pouvoir procéder à une évaluation des situations individuelles et de dégager des pistes d'action. Le service est accessible aux salariés de l'Epic RATP, de RATP Cap Île-de-France, de RATP Real Estate et de RATP Solutions Ville (entité mère), qui ont des projets, se posent des questions ou rencontrent des difficultés tant dans leur vie personnelle que professionnelle ;
- le « Point Habitat » facilite l'accès à un logement décent et l'amélioration des conditions matérielles en Île-de-France à travers un accueil téléphonique, un accompagnement pour le dépôt de dossiers auprès des bailleurs sociaux, et la recherche de logements sociaux, intermédiaires ou temporaires. Ce dispositif s'adresse aux salariés des entités citées ci-dessus, également bénéficiaires du service social. Il s'adresse en priorité aux salariés en rupture de logement ou dont le logement est indécent, victimes de violences conjugales, dont les foyers comprennent une personne en situation de handicap ou dont les revenus sont modestes, conformément à l'article L.441 du Code de la construction. Par ailleurs, pour les salariés de l'Epic RATP, des prêts peuvent être accordés, sous condition d'ancienneté, afin de soutenir l'acquisition, l'aménagement ou la rénovation d'un logement, ou pour l'achat d'un véhicule pour les salariés, dont les horaires ou le handicap, empêchent l'accès aux transports en commun ;
- enfin, l'« Espace Pimprenelle » est un service d'écoute téléphonique des problématiques rencontrées par les salariés, ainsi que de soutien financier et soutien à la recherche d'aide au quotidien afin d'améliorer leur bien-être et leurs conditions de vie. Le soutien à la recherche d'aide au quotidien inclut, par exemple, la garde d'enfant, le soutien scolaire, la réalisation de travaux, l'entretien ménager, l'accompagnement d'un handicap au sein du foyer, le soin aux personnes âgées. Il offre depuis plus de 20 ans un soutien aux salariés de l'Epic RATP sur tous ces volets, et également depuis 2025 aux salariés de RATP Cap Île-de-France et de RATP Dev en France pour le conseil téléphonique et le soutien à la recherche d'aide au quotidien. Le dispositif s'adresse principalement aux populations fragilisées, par exemple les salariés en situation monoparentale, les salariés avec de faibles ressources financières ou les salariés en situation de handicap ou lorsqu'un membre du foyer (enfant, conjoint) est en en situation de handicap.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b)]

Ressources financières allouées aux actions clés

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

RATP Cap Île-de-France consacre des moyens spécifiques à la mise en œuvre de sa politique inclusion et diversité. En 2025, un budget d'environ 35 000 euros a été alloué aux formations sur les agissements sexistes et le harcèlement sexuel.

L'entité RATP Real Estate, contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville, a dédié 17 800 euros à des actions spécifiquement en faveur de l'inclusion et de la diversité.

Les ressources financières allouées par les autres entités, au travers des moyens humains et matériels dédiés aux plans d'actions liés à la diversité et à l'inclusion, ne sont pas comptabilisées à date.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Approche en cas de tensions entre actions et pressions commerciales

[Draft Amended ESRS S1 §19(a) >]

Le groupe RATP n'a pas identifié de pressions commerciales de la part des autorités organisatrices de la mobilité et organismes équivalents hors de France, concernant les actions d'inclusion et de diversité.

[< Draft Amended ESRS S1 §19(a)]

Évaluation de l'efficacité des actions clés

[Draft Amended ESRS S1 §19(b) >]

Le suivi des actions est effectué par chaque entité à travers de multiples indicateurs qui sont suivis et partagés auprès des partenaires sociaux. Pour la féminisation et l'égalité professionnelle, la répartition femme-homme par catégorie est suivie.

Répartition H/F des effectifs par catégorie au 31 décembre 2025 hors RATP Dev*	Epic RATP**		RATP Cap Île-de-France		RATP Solutions Ville		RATP Smart Systems	
	Féminin	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin	Masculin	Féminin	Masculin
Répartition Femme/Homme des cadres en France	37 %	63 %	52 %	48 %	41 %	59 %	30 %	70 %
Répartition Femme/Homme des agents de maîtrise et techniciens supérieurs en France	24 %	76 %	43 %	57 %	83 %	17 %	N.A.	N.A.
Répartition Femme/Homme des opérateurs en France	19 %	81 %	12 %	88 %	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Répartition Femme/Homme des employés (catégorie) en France	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	28 %	72 %	57 %	43 %

* RATP Dev n'est pas présent dans cet indicateur de par l'utilisation d'une nomenclature hétérogène liée au caractère international de l'activité et de la diversité des réglementations.
** Pour l'Epic RATP, les effectifs pris en compte pour cet indicateur (issu du rapport de situation comparée) exclu les salariés mis à disposition d'une autre entreprise, y compris les entités du groupe RATP, les salariés en CDD à barème horaire, les médecins de soin, les médecins-conseil, et les médecins du travail qui sont remplaçants.
Les nomenclatures utilisées (cadres, agents de maîtrise et techniciens supérieurs, opérateurs et employés) sont propres à chaque entité. « N.A. » indique que la catégorie n'est pas pertinente pour l'entité. Les cadres sont des salariés qui exercent des fonctions avec un niveau d'autonomie et de responsabilité pouvant aller jusqu'à des fonctions de directions. Les agents de maîtrise et techniciens supérieurs assurent un rôle de management et d'expertise technique. Les opérateurs sont des salariés qui assurent la production directe du service de transport et la maintenance associée. Les employés, catégorie absente des nomenclatures des activités de transport de voyageurs, réalisent des tâches administratives, commerciales ou techniques, sans responsabilité d'encadrement ou expertise avancée.

Par ailleurs, pour le périmètre français et selon la taille des entités conformément à la réglementation, les indicateurs obligatoires au Bilan social, au Rapport de situation comparée entre les femmes et les hommes et l'index égalité professionnelle femme-homme sont suivis. L'Epic RATP utilise également les indicateurs suivants afin d'évaluer ces actions de développement de l'emploi, des compétences et des parcours des salariés seniors : la part des seniors dans les recrutements (détail disponible dans la sous-section Cibles du groupe RATP en lien avec la diversité et l'inclusion ci-dessous) et le taux de seniors ayant participé à au moins une formation. En 2025, 77 % des seniors ont participé à au moins une formation.

L'entité RATP Real Estate, contrôlée par RATP Solutions Ville, évalue l'efficacité de ses actions en faveur de la qualité de vie au travail, de l'inclusion et l'égalité professionnelle femmes-hommes à travers différents indicateurs définis dans son accord, comme le nombre de salariés impliqués dans le nouveau partenariat avec une association d'insertion professionnelle de la jeunesse (15 en 2025), le nombre de salariés inscrits par an aux sessions de sensibilisation au sexisme, aux violences sexuelles et aux discriminations (14 en 2025), le nombre de sessions de formation à la non-discrimination réalisées par an (1 en 2025) et le nombre de femmes parmi les managers (31 % des salariés y compris ceux mis à disposition par une autre entité encadrant au moins un autre salarié sont des femmes).

Enfin et dans le cadre du contrat de concession du Grand Paris Express, l'entité RATP Connect de RATP Solutions Ville assure un suivi régulier via un tableau de bord transmis chaque trimestre au facilitateur de la clause d'insertion sociale du projet. Ce reporting permet de garantir la transparence des actions menées et d'assurer une traçabilité des heures d'insertion réalisées.

[< Draft Amended ESRS S1 §19(b)]

Cibles du groupe RATP en lien avec la diversité et l'inclusion [S1-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 / Draft Amended ESRS S1 §21 >]

Le Groupe ne dispose pas de cible globale relative à la diversité et à l'inclusion de ses salariés, compte tenu des différences significatives entre les entités, les activités et les implantations géographiques.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 / Draft Amended ESRS S1 §21]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39 >]

Aucune méthode d'évaluation globale n'est actuellement déployée au niveau Groupe afin d'évaluer l'efficacité de ses principes et plans d'actions. Cependant, chaque entité définit ses cibles et indicateurs de pilotage comme explicité dans les sous-chapitres suivants.

Cibles relatives à la féminisation et à l'égalité professionnelle des genres

Concernant la féminisation de ses effectifs, l'Epic RATP s'est fixé pour cible d'atteindre 25 % de femmes par an dans les recrutements au statut et en CDI d'ici 2029, pour une valeur de référence constatée de 20 % de femmes dans les recrutements en 2023. Cet objectif est formulé sur la base d'une accélération des actions de recrutements féminins. En 2025, 20 % des salariés recrutés au statut ou en CDI sont des femmes.

RATP Dev s'est fixée pour objectif d'atteindre 25 % de femmes parmi les effectifs et 40 % dans les équipes de direction d'ici 2029. Chaque entité contrôlée remonte la composition des effectifs afin que les données globales puissent être consolidées. Le calcul est fait sur les effectifs globaux de l'entreprise (incluant les employés permanents, à durée déterminée, apprentis, à temps partiel et à temps plein et excluant les sous-traitants, intérimaires, stagiaires, employés en congé sans solde de plus de 6 mois).
RATP Cap Île-de-France s'est fixée pour objectif d'atteindre 20 % de femmes recrutées aux postes de conduite tous recrutements confondus, ainsi que l'atteinte d'une parité égale au niveau des comités de direction dans chacune des entités qu'elle contrôle d'ici la fin de leur période d'exploitation, en fonction de la durée de chaque contrat avec Île-de-France Mobilités. En 2025, les femmes représentent 10 % des recrutements aux postes de conduite.

Cibles relatives à l'insertion professionnelle des jeunes et des seniors

Au sujet de l'insertion professionnelle des jeunes de moins de 26 ans et des seniors de plus de 50 ans et dans le cadre du recrutement au statut et en CDI, l'équilibre intergénérationnel dispose, au sein de l'Epic RATP, de deux cibles. La valeur de référence est de 22 % de jeunes de moins de 26 ans et de 8 % de seniors de plus de 50 ans recrutés en 2023. Les cibles correspondent au recrutement chaque année d'au moins 25 % de jeunes de moins de 26 ans et d'au moins 1,2 % de seniors de plus de 50 ans, jusqu'en 2027. Le suivi s'effectue par tranche d'âge, à partir des contrats signés. Au 31 décembre 2025, les jeunes de moins de 26 ans représentent 24 % des recrutements et les seniors de plus de 50 ans représentent 8 %. L'hypothèse principale porte sur une structure démographique des candidats et une orientation en faveur de l'insertion professionnelle des jeunes et des seniors stables.

Cibles relatives aux dispositifs facilitant le quotidien

Le « Point Habitat » a pour objectif de loger 1 200 foyers de salariés en Île-de-France d'ici 2027, l'objectif intermédiaire est de 1 130 en 2025 pour une valeur de référence à 768 en 2022. En 2025, l'objectif a été atteint avec 1 130 foyers de salariés logés, le plus grand nombre de salariés logés depuis la création d'un objectif sur le nombre de foyer de salarié logés en 2009. Cet objectif comprend l'ensemble des entités du Groupe RATP disposant d'une convention avec le « Point Habitat », ce qui va au-delà des entités citées précédemment (Epic RATP, RATP Cap Île-de-France, RATP Real Estate et RATP Solutions Ville).

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39]

Indicateurs du groupe RATP en lien avec la diversité et l'inclusion [S1-8]

[Draft Amended ESRS S1 §30(a) / Draft Amended ESRS 2 GDR-T §41(a) + §41(d) >]

La répartition de l'encadrement supérieur par genre et par entité est la suivante :

	Répartition par genre au sein de l'encadrement supérieur au 31 décembre 2025				
Entité	**Définitions d'« encadrement supérieur » retenues pour le calcul de l'indicateur***	**Féminin** (nombre)**	**Masculin** (nombre)**	**Part des femmes dans l'encadrement supérieur**	**Part des hommes dans l'encadrement supérieur**
Epic RATP	Membres du comité exécutif du Groupe et/ou du comité de direction de l'Epic RATP	7	16	30 %	70 %
RATP Dev	Membres du comité de direction de RATP Dev	4	9	31 %	69 %
RATP Solutions Ville	Membres du comité de direction des business units de RATP Solutions Ville	3	4	43 %	57 %
RATP Cap Île-de-France	Membres du comité de direction restreint de RATP Cap Île-de-France	2	5	29 %	71 %
RATP Smart Systems	Membres du comité exécutif de RATP Smart Systems	4	4	50 %	50 %

* En alignement avec la norme de publication d'informations sociales ESRS S1, le périmètre retenu pour le Groupe est restreint, à savoir les membres des instances managériales correspondants aux deux niveaux sous le conseil d'administration du Groupe

** Identité de genre telle que spécifiée par l'état civil des salariés. La ventilation par genre inclut « Féminin » et « Masculin » en France, ainsi que la catégorie « Autre » en Belgique et dans certains états des États-Unis, conformément à la réglementation locale. La mention « Non déclarée » n'est utilisable que dans le cas d'un salarié ayant demandé la suppression de ses données d'identification de genre des systèmes d'information RH. Aucun des membres de l'encadrement supérieur n'a autodéclaré un genre différent de « Féminin » ou « Masculin ». Les catégories « Autres » et « Non-déclarés » ne sont ainsi pas présentées

Il est à noter que, contrairement aux autres indicateurs sociaux dans cette section « Effectifs propres [ESRS S1] », les salariés comptabilisés dans l'indicateur de répartition par identité de genre au sein de l'encadrement supérieur sont rattachés à leur périmètre opérationnel, et non contractuel. En effet, certains dirigeants et dirigeantes de filiales y sont mis à disposition par l'entité Epic RATP. Leur comptabilisation au sein de l'Epic RATP fausserait en effet la compréhension de l'encadrement supérieur au sein des filiales.

[< Draft Amended ESRS S1 §30(a) / Draft Amended ESRS 2 GDR-T §41(a) + §41(d)]

Travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS S2]

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur les IRO matériels ci-dessous, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Impact négatif	Dégradation des conditions de travail ou absence de politique de prévention des risques professionnels engendrant des atteintes aux droits humains des travailleurs de la chaîne de valeur	Le manque de conditions de travail décentes ou de mesures de prévention peut porter atteinte aux droits humains des travailleurs de la chaîne de valeur. Ces situations compromettent leur santé, leur sécurité et leur dignité.
Risque	Conditions de travail dégradées des travailleurs de la chaîne de valeur entraînant une perturbation des activités, baisse de la performance et de la productivité	Des conditions de travail dégradées peuvent provoquer une baisse de productivité et perturber les activités. Le risque s'accentue en cas d'inégal accès à la formation, aux compétences ou en l'absence d'égalité de genre et de rémunération. Ces facteurs impactent directement la performance globale du Groupe.

Processus de dialogue du groupe RATP avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-2]

[Draft Amended ESRS S2 §14(a) + §14(b) + §15 >]

Le Groupe ne dispose pas de dispositif de dialogue structuré avec ses travailleurs de la chaîne de valeur, leurs représentants légitimes ou des intermédiaires de confiance.

Sur le périmètre de l'Epic RATP, les seuls échanges indirects proviennent des audits sociaux menés auprès de certains fournisseurs, tandis que les filiales ne mettent pas en œuvre de mécanismes équivalents.

Aucun dispositif de dialogue formalisé n'est déployé pour recueillir spécifiquement les points de vue de travailleurs particulièrement vulnérables ou marginalisés dans les chaînes de valeur, ni pour conclure des accords-cadres ou engagements formalisés avec leurs représentants.

S'agissant des canaux permettant aux travailleurs de faire part de préoccupations, le Groupe dispose d'un dispositif d'alerte, accessible au personnel extérieur et aux tiers, pouvant leur permettre de signaler notamment des atteintes graves aux droits humains, à la santé et à la sécurité des travailleurs. Ce dispositif prévoit un traitement formalisé des signalements et des garanties de confidentialité et de protection contre les représailles. RATP Dev dispose également de son propre dispositif d'alerte. Ces deux dispositifs sont présentés au sein du sous-chapitre « Conduite des affaires [ESRS G1] », sous-section « Politiques du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte ». Cependant ces dispositifs constituent des mécanismes limités pour recueillir les préoccupations des travailleurs de la chaîne de valeur.

[< Draft Amended ESRS S2 §14(a) + §14(b) + §15]

Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs sur les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-2]

[Draft Amended ESRS S2 §16 >]

Les dispositifs d'alerte mentionnés ci-dessus constituent, à ce jour, les seuls éléments permettant au Groupe de fournir ou de contribuer à des actions correctives lorsqu'il a causé ou contribué à un impact négatif sur ces travailleurs. Il n'existe pas de procédure formalisée de remédiation dans le cadre du dispositif d'alerte, les actions étant définies au cas par cas selon les incidents remontés et de manière indirecte via les employeurs des salariés de la chaîne de valeur.

[< Draft Amended ESRS S2 §16]

Politiques du groupe RATP en lien avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) / Draft Amended ESRS S2 §10 + §12 >]

Le groupe RATP s'engage à respecter et à renforcer les droits humains dans sa chaîne de valeur. Cet engagement s'appuie sur les principes des normes internationales, notamment de l'organisation des Nations Unies (ONU) et de l'Organisation internationale du travail (OIT), ainsi que sur sa politique RSE, en particulier les axes 3.1 « Prévenir les risques professionnels » et 3.3 « S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur ».

Il repose également sur le code éthique, le code de conduite des affaires, les plans de vigilance de RATP Dev et du groupe RATP (engagement volontaire), ainsi que sur le plan d'entreprise Ambition 2030, notamment son chantier visant à renforcer la culture de sécurité et diminuer les accidents du travail.

Par ailleurs, l'Epic RATP s'appuie en complément sur sa politique achats responsables, déployée depuis 2012, diffusée sur son site et communiquée aux fournisseurs dans le cadre des consultations achats. Cette politique vise à :

- intégrer la durabilité dans ses pratiques achats ;
- réduire l'impact environnemental des achats ;
- développer les achats solidaires favorisant l'emploi des publics fragiles ;
- construire et maintenir des relations équilibrées avec les fournisseurs ;
- impliquer ses fournisseurs et sous-traitants dans la démarche de durabilité de l'entreprise.

Elle vise les salariés des fournisseurs ayant une relation contractuelle directe avec l'Epic RATP, incluant les entreprises qui fournissent un bien ou réalisent une prestation de service, avec une attention particulière portée à la santé, à la sécurité et aux conditions de travail des salariés intervenant sur les sites de l'Epic RATP.

Les filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville (à l'exception de son entité RATP Connect) et RATP Smart Systems ne disposent pas de politique liée aux achats responsables.

Afin de couvrir l'ensemble du périmètre Groupe, le groupe RATP a engagé l'élaboration d'une Charte des achats responsables commune, fondée sur un benchmark de pairs et construite avec les parties prenantes internes. Son déploiement est prévu en 2026.

Cette charte vise à engager les fournisseurs dans une démarche responsable et à contribuer aux objectifs de durabilité du Groupe. Les engagements attendus visent notamment à garantir une éthique des affaires irréprochable, à réduire les risques de dépendance économique, à assurer la sécurité et la protection des données, à protéger l'environnement (par le respect des réglementations, la réduction de l'impact environnemental incluant les émissions de GES, la préservation des ressources naturelles, la protection de la biodiversité et la limitation des pollutions et des risques sanitaires), ainsi qu'à respecter les droits humains et les normes du travail.

Pour les travailleurs de la chaîne de valeur, le Groupe exige de ses fournisseurs :
- qu'ils ne recourent ni au travail des enfants, ni au travail forcé ou obligatoire, ni à l'esclavage moderne ;
- qu'ils respectent la réglementation du travail en vigueur dans leur pays d'implantation ;
- qu'ils garantissent la santé et la sécurité de leurs salariés ;
- qu'ils bannissent toute forme de discrimination ou de harcèlement, tout en promouvant la diversité et l'inclusion.

Les fournisseurs doivent également prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les atteintes graves aux droits humains, à la santé et à la sécurité sur leur chaîne d'approvisionnement et celle de leurs sous-traitants, et répercuter ces engagements auprès de leurs propres fournisseurs et sous-traitants.

La charte achats responsables du Groupe, une fois finalisée, sera diffusée auprès de toutes les entités et publiée sur le site institutionnel du groupe RATP. Chaque entité devra la transmettre à ses fournisseurs et en assurer la mise en œuvre. Ces politiques sont communiquées via la diffusion publique sur le site du Groupe, via les consultations achats, et via les mécanismes internes de diffusion du code éthique et du code de conduite des affaires.

La prise en compte des intérêts des parties prenantes dans l'élaboration des politiques est assurée par l'implication des parties prenantes internes lors de la construction de la future charte achats responsables du Groupe. Le recours aux audits sociaux constitue également un mécanisme de dialogue avec certains travailleurs de la chaîne de valeur, dans un périmètre toutefois limité.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) / Draft Amended ESRS S2 §10 + §12]

Actions du groupe RATP en lien avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

Le groupe RATP met en œuvre plusieurs actions ayant pour objectif de prévenir, d'atténuer et, lorsque cela est nécessaire, de remédier aux impacts négatifs susceptibles d'affecter les travailleurs de sa chaîne de valeur. Ces actions contribuent également à réduire les risques pouvant perturber les activités du Groupe. Le niveau de maturité des actions mises en place varie selon les entités. Le travail réalisé sur la charte achats responsables du Groupe a permis d'identifier les axes de travail prioritaires qui seront déployés à partir de 2026, notamment à travers le déploiement de cette charte à l'échelle de toutes les entités du Groupe, la mise en place d'indicateurs de suivi communs et pertinents, la montée en compétences des acheteurs sur l'ensemble des entités françaises et la mise en place d'un marché d'audits RSE couvrant les dimensions environnementales, sociales et éthiques, mobilisable par toutes les entités du Groupe en cas d'alerte.
Les actions existantes et prévues couvrent la sensibilisation des parties prenantes internes, l'intégration des enjeux sociaux et environnementaux dans les consultations, ainsi que la gestion des risques liés aux tiers pour RATP Dev.

Sensibilisation et formation internes

La sensibilisation aux enjeux liés à la chaîne d'approvisionnement repose sur une formation aux achats responsables mise en place en 2016, obligatoire pour l'ensemble des acheteurs au sein de l'Epic et désormais ouverte à l'ensemble des salariés impliqués dans les achats. Elle combine un module e-learning et une formation en présentiel fondée sur des cas concrets. Elle est complétée par des webinaires, des conférences et des retours d'expérience portant sur certains marchés.
À partir de 2026, le groupe RATP prévoit d'intensifier la montée en compétences des parties prenantes internes, à commencer par la formation de l'ensemble des acheteurs des entités en France aux Achats responsables. Cette montée en compétences passera par la mise à disposition du module e-learning et par l'adaptation de la formation Achats responsables de l'Epic aux besoins des filiales. Ce plan d'action fait l'objet d'un suivi au travers du nombre de personnes formées ainsi que d'une cible décrite au sein de la section « Cibles du groupe RATP en lien avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-5] ».

Intégration des critères de durabilité dans les consultations

En 2019, l'Epic RATP a réalisé une cartographie des risques de durabilité portant sur 254 catégories d'achats, dont la mise à jour était toujours en cours à fin 2025. Pour les travailleurs de la chaîne de valeur, cette cartographie intègre l'évaluation des risques d'atteinte aux droits humains (notamment le travail des enfants et le travail forcé), des atteintes au droit du travail (telles que les horaires, la rémunération ou le travail illégal), de la voix des travailleurs (incluant le dialogue social et le droit syndical) ainsi que de la santé et de la sécurité. Sur cette base, 178 catégories d'achat présentaient un risque élevé (56 catégories) ou moyen (122 catégories).
Selon le niveau de risque et le secteur d'activité concerné, plusieurs actions sont mises en place : intégration d'exigences et d'attendus dans les cahiers des charges, mise en place d'un critère de notation RSE pondéré entre 5 % et 15 % dans l'analyse des offres, intégration de clauses contractuelles spécifiques visant le suivi des engagements des fournisseurs, et adaptation régulière des outils d'aide par les experts en durabilité en lien avec les acheteurs et prescripteurs. Le suivi de ces actions est assuré via les outils d'achat. Pour les catégories d'achats stratégiques (par exemple : habillement et énergies renouvelables – voir informations sur les PPA à la sous-section « Décarboner nos consommations d'énergie » de la section « Actions du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-5] ») présentant un risque élevé et un montant significatif, l'Epic RATP met en place des mesures renforcées. Les filiales du Groupe ont la possibilité de bénéficier de ces processus d'achat. Par exemple, pour les marchés d'habillement, des audits sociaux systématiques des sites de confection (auprès des fournisseurs allant parfois jusqu'au rang 2) sont réalisés depuis 2000. En 2025, 44 audits sociaux ont été réalisés dans le cadre d'une consultation importante à laquelle RATP Cap Île-de-France a été intégrée ; aucune non-conformité majeure n'a été relevée et

aucun candidat n'a été exclu. Les plans d'actions correctives portant principalement sur la santé et la sécurité font l'objet de points réguliers et des audits de suivi sont prévus.
L'Epic RATP met en œuvre un plan d'actions achats durables couvrant la période 2023-2025, dont l'objectif est de définir des indicateurs et des objectifs pour suivre l'intégration des considérations sociales et environnementales dans les appels d'offres. En 2025, 84 % des marchés de l'Epic RATP ont intégré des considérations sociales (santé, sécurité et conditions de travail) et/ou environnementales (émissions carbone, écoconception, intégration de matières recyclées, etc.). De plus, 80 % des marchés de plus d'un million d'euros ont intégré une considération sociale pour les catégories identifiées comme présentant un risque social élevé ou moyen (essentiellement services et travaux). RATP Cap Île-de-France s'inscrit dans une démarche progressive d'intégration des critères de durabilité dans la sélection de ses fournisseurs, en cohérence avec le développement de son activité. Cette dynamique est structurée par le plan stratégique Cap 2030, qui fixe pour objectif que 100 % des consultations menées par les acheteurs intègrent au moins un critère RSE.
À partir de 2026, l'Epic RATP devra décliner son plan d'actions achats durables 2026-2030 afin de renforcer l'intégration des critères de durabilité dans les consultations. Il devra également formaliser et déployer une évaluation RSE des fournisseurs portant sur le suivi de leurs engagements et sur leur niveau de maturité, l'évaluation réalisée au titre de la loi Sapin II étant déjà assurée.

Gestion du risque lié aux tiers

RATP Dev applique une procédure d'évaluation des tiers et une procédure spécifique concernant les intermédiaires. Ces procédures s'appliquent à l'ensemble des filiales de RATP Dev et visent à appréhender les risques liés à l'entrée en relation avec un tiers. Les tiers sont classifiés selon trois niveaux de risque (faible, modéré ou élevé). Selon le niveau de risque, plusieurs modes d'évaluation sont utilisés (*screenings*, questionnaires de *due diligence* ou enquêtes approfondies).
En 2025, les actions menées ont consisté à renforcer cette procédure, notamment en complétant le questionnaire de due diligence pour intégrer de nouvelles questions relatives aux droits humains. Chaque filiale réalise une autoévaluation annuelle qu'elle transmet à la direction de la conformité de RATP Dev, qui en analyse les résultats pour identifier les éventuels écarts et préparer des plans d'actions adaptés. Des exceptions d'application du seuil ont été observées en Italie, ce qui a conduit à un rappel des règles. La procédure prévoit d'atteindre une classification de 100 % des tiers.
À partir de 2026, l'enjeu principal pour RATP Dev consistera en la consolidation et la centralisation des données issues des évaluations des tiers, dans la continuité du dispositif existant.

Approche en cas de conflits entre actions clés et des pressions commerciales

[Draft Amended ESRS S2 §18(a) >]
Aucune situation de conflit entre les actions liées aux achats responsables et les impératifs commerciaux (marketing, ventes ou utilisation des données) n'a été signalée à ce jour.
[< Draft Amended ESRS S2 §18(a)]

Suivi et évaluation de l'efficacité des actions clés

[Draft Amended ESRS S2 §18(b) >]
Le groupe RATP ne dispose pas, à ce stade, d'un dispositif permettant de suivre et d'évaluer l'efficacité des actions mises en œuvre sur les achats responsables au-delà des indicateurs relatifs à la participation aux formations.
Sur le périmètre de l'Epic RATP, les alertes relatives aux fournisseurs peuvent émerger de plusieurs sources, notamment lors des points réguliers de suivi des engagements contractuels, du suivi des plans de prévention, des contrôles réguliers ou des retours d'audits. En cas de non-conformité constatée, des mesures sont prises et les entreprises concernées sont placées sous surveillance accrue. Les informations issues de ces différents mécanismes ne sont pas centralisées à ce jour.
À l'échelle du Groupe, la charte achats responsables imposera des contrôles des fournisseurs via des requêtes documentaires, des évaluations, des contrôles sur sites ou des audits sociaux, environnementaux ou qualité. Lorsque des non-conformités seront identifiées, des mesures pourront être mises en place, telles que l'exigence d'un plan d'actions correctives ou le désengagement vis-à-vis du fournisseur en cas de manquement grave ou d'absence de régularisation.
[< Draft Amended ESRS S2 §18(b)]

Ressources allouées aux actions clés

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]
L'Epic RATP ne publie pas la description des ressources mobilisées pour les actions clés ni le montant des ressources effectivement allouées au cours de l'année.
[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Cibles du groupe RATP en lien avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §34 / Draft Amended ESRS S2 §21 >]
Dans le cadre de son projet de Charte des achats responsables, le groupe RATP se fixe pour objectif de former 100 % des acheteurs des entités françaises aux achats responsables d'ici la fin de l'année 2026. Cette formation s'appuiera sur les modules de l'Epic RATP décrits au sein de la section « Actions du groupe RATP en lien avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-4] », dont le contenu sera adapté afin de répondre aux besoins spécifiques des filiales.
En raison de la refonte du dispositif pédagogique en 2025, la formation n'a pas pu être dispensée, notamment envers les acheteurs nouvellement embauchés. À fin 2025, 60 % des acheteurs de l'Epic RATP ont suivi la formation Achats responsables.

Aucune autre cible qualitative ou quantitative liée aux impacts et risques concernant les travailleurs dans les chaînes de valeur n'a été définie à date au niveau du groupe RATP, de l'Epic RATP ou de ses filiales.
[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §34 / Draft Amended ESRS S2 §21]

Communautés locales [ESRS S3]

Ancrage territorial et insertion sociale des communautés

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur les IRO matériels ci-dessous, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Risque	Absence de concertation avec des populations riveraines et les autorités locales pouvant freiner la réalisation de projets	L'absence de concertation avec les acteurs locaux (autorités et collectivités locales, riverains, etc.) peut entraîner des recours, des blocages ou des refus d'autorisation. Ces situations peuvent retarder ou annuler des projets de construction ou d'extension d'infrastructures de transport (gares, lignes de métro, tramways, dépôts, etc.), allonger les délais, générer des surcoûts et compromettent la mise en service.
Impact positif	Renforcement ou maintien du dynamisme des territoires engendrant des bénéfices socio-économiques pour les communautés locales	Les initiatives du Groupe contribuent à soutenir l'emploi local et à renforcer l'attractivité économique des territoires, notamment par l'appui aux acteurs locaux et aux structures d'insertion. Elles favorisent le développement des compétences et l'innovation grâce à des partenariats avec des établissements éducatifs, des associations ou des entreprises locales. Elles participent également à la cohésion sociale en soutenant des projets culturels, éducatifs ou solidaires qui améliorent la qualité de vie et renforcent le lien social dans les quartiers.

La filiale RATP Smart Systems n'est pas concernée par ces IRO matériels.

Processus de dialogue du groupe RATP relatif à l'ancrage territorial et insertion sociale des riverains, territoires et communautés locales [S3-2]

[Draft Amended ESRS S3 §11 >]

Approche générale du dialogue

Depuis 2000, l'Epic RATP a structuré sa relation territoriale autour des agences territoriales, afin de garantir un dialogue de proximité avec les élus, les collectivités, les associations de quartier, les grands riverains et les acteurs économiques locaux. Ce dispositif vise à anticiper les préoccupations, prévenir les tensions et adapter les projets aux spécificités territoriales, contribuant ainsi à la réussite des opérations par la concertation et à la maximisation des retombées positives pour les communautés concernées. Ces actions ont progressivement été étendues aux entités du groupe RATP œuvrant sur le périmètre de l'Île-de-France.

Le responsable territorial assure un lien opérationnel et personnalisé avec les parties prenantes, permettant une remontée efficace des attentes et une réponse adaptée aux enjeux locaux.
Un dialogue continu est ainsi mis en place avec les différentes parties prenantes pour accompagner les acteurs clés dans leurs sollicitations et apporter des réponses aux demandes des élus locaux et des principaux acteurs économiques, politiques et sociaux des territoires.

En relation continue et nourries avec les territoires, les agences territoriales facilitent le bon déroulement des projets et des activités du Groupe. Impliquées très en amont de toute intervention, elles éclairent sur les contextes locaux, et éventuels points de blocage. Elles alertent, évitent les écueils et favorisent l'acceptabilité et le développement des projets.

[< Draft Amended ESRS S3 §11]

Canaux et modalités du dialogue

[Draft Amended ESRS S3 §13 >]

Les agences territoriales franciliennes mettent en œuvre les conditions favorables à un dialogue et à une coconstruction avec les partenaires locaux, au travers de réunions régulières organisées avec les services techniques des collectivités, acteurs économiques locaux, des visites spécifiques et rendez-vous élus dédiés, ainsi que des suivis de réponses aux courriers et sollicitations.
La connaissance fine des territoires et la proximité avec les parties prenantes offrent un cadre privilégié pour recueillir, suivre et traiter les attentes des territoires et des concitoyens sur tous les types de questions.

[< Draft Amended ESRS S3 §13]

Évaluation de l'efficacité du dialogue

[Draft Amended ESRS S3 §13 >]

La direction influence, territoires et international (ITI) suit la qualité du dialogue avec les représentants des communautés locales en Île-de-France par une analyse régulière des mémos, comptes rendus et dossiers de rencontres ou visites, réalisés par le responsable territorial et consignés dans les agences territoriales. Ces documents permettent de mesurer le volume d'interactions menées, d'identifier la récurrence des sujets abordés et de détecter les attentes prioritaires des parties prenantes sur les territoires. Cette base documentaire constitue un outil opérationnel pour le partage de bonnes pratiques, la mise sous contrôle de sujets sensibles et l'amélioration continue des dispositifs de dialogue, en renforçant la capacité d'anticipation des équipes.
Par ailleurs, un tableau de suivi géré par la direction influence, territoires et international centralise l'ensemble des demandes reçues par courrier, leur fréquence ainsi que la nature des informations nécessaires pour élaborer une réponse. Ce dispositif permet d'assurer une visibilité partagée sur les sujets traités et de mobiliser, lorsque nécessaire, plusieurs expertises internes afin de garantir la qualité et la pertinence des réponses formulées.

Un engagement interne prévoit un délai maximum de réponse de cinq semaines, dont le respect est assuré par une réunion bimensuelle de suivi. Ces points d'avancement permettent de sécuriser la tenue des délais, et de coordonner les contributions des services concernés lorsqu'une expertise technique est requise.

[< Draft Amended ESRS S3 §13]

Politiques du groupe RATP relatives à l'ancrage territorial et insertion sociale des riverains, territoires et communautés locales [S3-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) >]

Le groupe RATP ne dispose pas d'une politique commune relative à l'ancrage territorial et l'inclusion sociale. La politique menée par la direction Influence, Territoires, International concerne l'activité du Groupe dans le territoire de l'Île-de-France – entité Epic RATP et filiale RATP Cap Île-de-France.

La direction Influence, Territoires, International a pour missions essentielles :

- d'accompagner les entités du Groupe dans la mise en œuvre des orientations stratégiques ;
- de développer et consolider des relations de confiance avec les territoires et les parties prenantes, en particulier en Île-de-France, en lien avec les institutions françaises, européennes et internationales ;
- de soutenir l'ouverture à la concurrence en Île-de-France et d'assurer la conduite des transitions qui en découlent ;
- de défendre les intérêts du groupe RATP dans le cadre des projets législatifs examinés par le Parlement et les instances européennes.

Concernant les autres territoires, certaines filiales peuvent s'inscrire dans une démarche similaire localement. En France, RATP Dev entretient directement les relations avec les collectivités locales où elle opère, ainsi qu'avec France Travail. Il en va de même avec les autorités compétentes en matière d'emploi et associations hors de France.

Principes clés de la politique

Pour ses filiales implantées en Île-de-France, le groupe RATP inscrit son action dans une politique d'insertion sociale et de développement territorial qui vise à renforcer le dynamisme des territoires, en cohérence avec sa raison d'être et sa politique RSE.
Cette politique traduit l'engagement du Groupe à générer des bénéfices socio-économiques durables pour les communautés locales, en soutenant les politiques publiques de l'emploi et de la lutte contre les exclusions sous toutes leurs formes.
Cette politique repose sur des programmes d'action territoriale portés par les agences territoriales, au titre du développement économique et social (DES), visant à favoriser l'accès à l'emploi, la mobilité durable et la formation des publics éloignés de l'emploi.

Les agences territoriales assurent le lien de proximité entre les entités en Île-de-France et les territoires desservis, en relation régulière avec les élus, les collectivités, les acteurs économiques et les associations locales, afin de coconstruire des programmes d'insertion et d'emploi adaptés aux besoins locaux. Ces programmes favorisent :

- l'accès à l'emploi et la valorisation des métiers (participation à des forums, visites de sites, accompagnement des structures d'insertion) ;
- la promotion d'une mobilité durable, notamment à travers les Ateliers mobilité® ;
- la mise en place de parcours d'insertion sécurisés en partenariat avec la Région Île-de-France et les conseils départementaux.

La politique couvre toutes les communautés locales affectées par les activités, projets ou infrastructures de l'Epic RATP en Île-de-France, avec une attention particulière portée aux populations riveraines des infrastructures et chantiers, aux habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville, ainsi qu'aux publics éloignés de l'emploi ou en situation de fragilité économique et sociale.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b)]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(d) >]

La prise en compte des intérêts des parties prenantes dans l'élaboration et la mise en œuvre de cette politique repose sur des échanges continus avec les collectivités, associations locales et acteurs économiques, favorisant un alignement entre les besoins des territoires et les engagements du Groupe.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(d)]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c) >]

Cette politique ne fait référence à aucune norme ou initiative tierce.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c)]

Actions du groupe RATP relatives à l'ancrage territorial et l'insertion sociale riverains, territoires et communautés locales [S3-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37 (a) + §37(b) >]

Le plan d'actions du groupe RATP repose, pour les territoires d'Île-de-France, sur les actions menées par les agences territoriales. En matière d'insertion sociale, les actions menées par la Fondation Groupe RATP couvent l'ensemble du périmètre.

Actions des agences territoriales

Les agences territoriales jouent un rôle clé dans le développement économique et social des territoires desservis par le groupe RATP en Île-de-France. Véritables relais de proximité, elles facilitent les interactions entre le Groupe et les territoires, tout en initiant des partenariats structurants, en particulier dans le domaine de l'insertion et de l'emploi.
En collaboration avec les acteurs institutionnels, économiques et sociaux locaux (collectivités, structures d'insertion, d'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 l'Epic RATP.

◆ ***Soutien aux projets et activités de l'Epic RATP sur les territoires***

Les agences territoriales accompagnent les projets structurants de l'Epic RATP et de RATP Cap Île-de-France. Elles participent à l'organisation de réunions publiques, visites de chantiers et échanges techniques avec les élus et riverains afin d'assurer la bonne coordination locale et de favoriser l'acceptabilité des projets, tels que la modernisation et l'automatisation des lignes de métro (lignes 6 et 13), le prolongement des lignes de tramway, ou les projets liés au métro du Grand Paris (lignes 15, 16, 17 et 18 du métro).
Les agences territoriales assurent une concertation régulière avec les conseils départementaux, établissements publics territoriaux,

communes, préfectures, acteurs économiques et associations. Ces échanges visent à anticiper les enjeux locaux, identifier les points de blocage éventuels et préserver la confiance des acteurs dans la mise en œuvre des projets d'infrastructure ainsi que des différents projets lancés par le Groupe et ayant des interfaces avec les collectivités (emprise sur l'espace public, travaux de voirie et incidence sur l'étanchéité du métro, dévoiement des bus, etc.)

◆ ***Accompagnement des politiques locales d'emploi et d'insertion***

Cette activité repose sur des programmes d'actions territoriales visant à favoriser l'insertion des publics et à renforcer l'ancrage local de l'Epic RATP 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 dans les établissements scolaires, des forums de l'emploi organisés par des collectivités ou des services publics de l'emploi ; organisation de visites de sites industriels de l'entreprise ; informations collectives sur les métiers et processus de recrutement et accompagnement des acteurs de l'insertion pour mieux comprendre les opportunités professionnelles proposées par l'Epic RATP. Ainsi, en 2025, les équipes en charge du développement économique et social des agences territoriales ont poursuivi leur mission auprès des territoires franciliens et renforcé leur rôle de proximité en menant de nombreuses actions en faveur de l'insertion, de l'égalité professionnelle et du développement local en partenariat avec les acteurs institutionnels, économiques et sociaux.
  À titre d'exemple, elles ont participé à 80 forums emplois locaux, avec plus de 4 300 personnes accueillies sur les stands de l'Epic RATP. Elles ont également organisé 60 présentations métiers, ayant bénéficié à 1 200 personnes accompagnées par des structures d'insertion.
  Il en est de même pour RATP Dev sur les territoires où la filiale opère. Ainsi, pour son réseau lyonnais, RATP Dev a pris l'engagement auprès de son autorité organisatrice d'ouvrir ses sites aux habitants des quartiers limitrophes, et plus largement, de la métropole. Cela se traduit par l'organisation de visites de sites proposés à des personnes en recherche d'emploi ou reconversion, en lien avec France Travail, pour faire découvrir les différents métiers de l'entreprise de façon concrète. En effet, lors de ces sessions, les candidats échangent avec les équipes de recrutement et avec les salariés sur les métiers, les valeurs et les perspectives de recrutement.

– Promouvoir une mobilité durable : déploiement des Ateliers mobilité®, un programme conçu pour faciliter l'accès à une mobilité urbaine respectueuse de l'environnement à destination des publics en insertion. La mobilité est un enjeu essentiel pour accéder à l'emploi, à la formation et à la vie sociale.
  Ainsi, l'Epic RATP propose 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 d'insertion professionnelle. 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. Des sessions sont organisées en collaboration avec des structures locales pour répondre aux besoins spécifiques des territoires. Les publics scolaires ne sont pas oubliés (primaires, collèges). Grâce à des interventions en classe, notamment avec le dispositif « permis transport en commun », les équipes de prévention de l'Epic RATP, en lien avec la direction sûreté Groupe, apprennent aux enfants à utiliser les transports en commun en toute sécurité. Sur l'année 2025, deux conventions pour la réalisation d'Ateliers mobilité® ont été signées dans le Val-d'Oise et 4 conventions dans la Seine-Saint-Denis permettant ainsi aux Écoles de la deuxième chance de Pantin, La Courneuve et Rosny ainsi que la Mission Locale La Marne au Bois, de bénéficier d'un partenariat avec les lignes 5, 7 et 11 du métro. Des conventions ont également été signées à Paris, dans le Val-de-Marne et en Essonne.

– Soutenir les publics éloignés de l'emploi : mise en place de parcours en partenariat avec la Région Île-de-France et les conseils départementaux, pour préparer les candidats aux métiers proposés par le Groupe.
  Des relations de proximité sont entretenues avec les services publics de l'emploi, tels que France Travail, pour accompagner les bénéficiaires du revenu de solidarité active (RSA) dans leur parcours de retour à l'emploi.
  Les agences territoriales construisent des relations partenariales avec les décideurs institutionnels et socio-économiques des territoires, notamment par la signature de conventions de partenariat de développement local avec des conseils départementaux (comme le Val-de-Marne et l'Essonne), des municipalités (comme Mitry-Mory), des missions locales (comme Sevran et Sarcelles) ou encore des Écoles de la deuxième chance (à Paris).

– Promouvoir l'égalité femmes-hommes en matière d'accès à l'emploi : c'est un axe majeur de la politique d'inclusion et de lutte contre les stéréotypes du groupe RATP. Les agences territoriales agissent auprès de leurs partenaires de l'insertion pour promouvoir l'ensemble des métiers de l'Epic RATP aux femmes et aux hommes en parcours d'insertion, en recherche d'emploi ou de voie professionnelle à suivre. Elles mènent des actions auprès de publics féminins pour leur faire découvrir notamment les métiers de secteurs techniques, qui peuvent être perçus comme des métiers dits « masculins ». Ainsi, à l'occasion de la journée internationale des droits des femmes en 2025, les agences territoriales ont organisé une journée « conduire au féminin », visant à promouvoir les métiers de la conduite auprès des femmes, à destination de 15 Franciliennes accompagnées par les structures de l'insertion partenaires.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37 (a) + §37(b)]

◆ ***Suivi de l'efficacité des actions des agences territoriales en Île-de-France***

[Draft Amended ESRS S3 §18 >]

Les actions de relations institutionnelles font l'objet d'une synthèse hebdomadaire à travers un tableau de suivi actualisé précisant les rendez-vous avec les élus et territoires, sur les ressources respectives des agences territoriales. Des réunions d'équipe permettent de partager ces différents points et d'associer, au sein du Groupe, les compétences requises selon les sujets à aborder. Cette pratique est d'autant plus importante, depuis quelques années, que la constitution du groupe RATP élargit les centres d'intérêt au-delà de la sphère du transport en commun. Les rendez-vous avec les acteurs du territoire se diversifient donc et les agences territoriales constituent une ressource stratégique pour le Groupe, dans la mise en relation avec les filiales et les collectivités et/ou institutions. Elles sont également de plus en plus sollicitées par les communautés locales sur des sujets autres que la mobilité.

Enfin, la diffusion au sein du Groupe d'un planning des rendez-vous de la direction Influence, Territoires, International permet de partager les principaux faits marquants, de manière à mettre en exergue les actions spécifiques qui ont pu intervenir. L'intérêt est de partager de manière dynamique des points d'attention ou de vigilance sur certaines communautés et de suivre les actions entreprises au fil des semaines. Ce, de manière à assurer une relation continue avec les communautés locales.

[< Draft Amended ESRS S3 §18]

◆ ***Ressources financières allouées au plan d'action***

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

Les actions des agences territoriales reposent principalement sur les budgets de fonctionnement de la direction Influence, Territoires, International. Les ressources financières associées aux actions décrites ne sont pas publiées par l'Epic RATP.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Actions de la Fondation Groupe RATP

La Fondation Groupe RATP, présidée par le président-directeur général du Groupe, 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 du groupe RATP, elle vise à permettre à chaque personne, quelle que soit sa situation, de participer pleinement à la vie urbaine. La Fondation agit en faveur de l'insertion sociale et 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 Groupe RATP, notamment en siégeant dans les comités de sélection des projets.

La Fondation Groupe RATP soutient des structures éligibles au mécénat qui portent des projets en lien avec l'univers de l'Epic RATP et de ses filiales, et en priorité ceux pour lesquels un accompagnement en nature apporte un impact significatif à leurs bénéficiaires. 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. Les projets soutenus par la Fondation Groupe RATP répondent à des objectifs concrets et mesurables, avec des bénéficiaires clairement identifiés.

La Fondation Groupe RATP soutient des initiatives qui accompagnent 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 défavorisés, 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.

S'intégrer dans la société et accéder pleinement aux opportunités de la vie urbaine peut représenter un parcours semé d'obstacles pour certaines personnes, en raison de contraintes financières, linguistiques, culturelles, sociales ou géographiques.
La Fondation Groupe RATP 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 mise en avant comme un levier essentiel pour améliorer cet accès.

Ainsi, en 2025, la Fondation Groupe RATP a soutenu 50 projets pour un montant total de 1,1 million d'euros de subventions de mécénat, soit un soutien moyen d'environ 22 000 euros par projet. Sur ces projets, 19 projets bénéficient d'un soutien pluriannuel, et 20 sont portés par de nouveaux partenaires.

En collaboration avec l'organisation non gouvernementale (ONG) Acted, et dans le cadre d'un programme européen, un appel à projets spécifique a permis de retenir neuf initiatives (en Île-de-France et dans six agglomérations en France) qui favorisent l'insertion sociale grâce aux mobilités durables.

Quelques exemples permettent d'illustrer la diversité des modalités de soutien et des projets accompagnés :
- l'association Konexio, qui organise des formations informatiques pour des publics en situation de fragilité, bénéficie d'un local mis à disposition gracieusement dans la salle d'échanges de Châtelet – Les Halles pour compléter son dispositif territorial ;
- pour la première fois cette année a été déployé hors de France le dispositif créé par le groupe RATP « Trajets d'avenir : un étudiant, une bourse, un mentor ». Cinq étudiants de l'Université française d'Égypte bénéficieront du programme, accompagnés par des mentors de la filiale RATP Dev au Caire ;
- le soutien au projet d'intégration d'un module « se déplacer en ville » à l'application d'apprentissage du français de l'ONG Bibliothèque Sans Frontières a comporté notamment un apport d'expertise autour de l'information aux voyageurs ;
- pour le projet Trouve Ta Voix, qui accompagne les lycéens professionnels à intégrer la prise de parole comme un atout pour l'insertion professionnelle, une campagne d'affichage dans le réseau parisien a été réalisée pour recruter des formateurs bénévoles.

Afin d'accentuer l'impact de son soutien, la Fondation Groupe RATP poursuit en 2025 l'accompagnement extra-financier des projets et de leurs bénéficiaires, mobilisant pour cela les ressources et les talents du Groupe. En 2025, 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 la visite apprenante du centre bus de Belliard pour des jeunes en formation préqualifiante aux métiers des énergies renouvelables, la rencontre des bénéficiaires de l'association Becomtech avec les équipes digitales et informatiques de l'Epic RATP, ou encore la sensibilisation à la cohabitation entre bus et vélos, proposée aux bénéficiaires des associations cyclAvenir et Carton Plein, au centre de formation des conducteurs du bus.

◆ ***Suivi de l'efficacité des actions de la Fondation***

[Draft Amended ESRS S3 §18 >]

Le groupe RATP évalue l'efficacité des programmes soutenus par la Fondation Groupe RATP à partir de revues annuelles de projets et d'indicateurs de résultats sociaux fournis par les associations partenaires. Le suivi porte notamment sur le nombre de bénéficiaires directs des projets financés. Le suivi de l'ensemble de ces actions est consolidé dans le rapport de durabilité du groupe RATP.

[< Draft Amended ESRS S3 §18]

◆ ***Ressources financières allouées au plan d'action***

[Draft Amended ESRS 2 .GDR-A §38(a) + §38(b) + §398(c) >]

En 2025, le budget de la Fondation Groupe RATP atteignait environ 1,3 million d'euros (comprenant les frais de fonctionnement et report) pour financer l'ensemble de ses actions clés : subventions de mécénat, appels à projets, dispositifs de soutien en situation de crise et frais de fonctionnement. Les actions de la Fondation reposaient également sur des ressources non monétaires, en particulier à travers du soutien en affichage sur les réseaux de transport et des contributions volontaires en nature des membres fondateurs, valorisées à un million d'euros pour la même année.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §398(c)]

Actions du Recueil Social

Créé en 1994, le Recueil Social est l'action clé de l'Epic RATP en matière de lutte contre l'exclusion. Il s'agit d'un dispositif permanent d'intervention sociale agissant 24h/24 et 7j/7 sur l'ensemble du réseau métropolitain et RER opéré par l'Epic RATP, afin de venir en aide aux personnes sans abri présentes dans les espaces du réseau. Conduite sous la responsabilité de RATP Sûreté, la mission de lutte contre la grande exclusion repose sur le principe d'aller vers les personnes vulnérables et de proposer sans imposer un accompagnement vers des structures adaptées.

Les actions du Recueil Social sont directement alignées sur les objectifs de la politique RSE du groupe RATP. Elles consistent à :

- maintenir une présence sociale permanente sur le réseau, afin d'assurer un contact quotidien avec les personnes en grande exclusion ;
- favoriser leur orientation vers les dispositifs de soins, d'accueil ou d'hébergement adaptés, en renforçant la coopération avec la veille sociale parisienne ;
- améliorer la cohérence entre les interventions sociales de l'Epic RATP et les politiques publiques locales, notamment dans le cadre de l'acte 2 du Pacte parisien de lutte contre la grande exclusion (2022-2026) ;
- prévenir les situations de crise et les perturbations d'exploitation liées à la présence de personnes en détresse dans les stations, tout en assurant le respect de la dignité humaine.

Le Recueil Social mobilise environ 60 agents issus de différents métiers de l'entreprise (machinistes, agents de station, agents de sûreté), formés spécifiquement aux problématiques de grande exclusion, santé mentale et addictions. Ces équipes assurent en continu une présence de terrain dans les stations, avec environ 6 agents déployés simultanément et plus de 3 000 missions menées par an. Leur intervention consiste à établir le contact, évaluer les besoins, orienter vers les dispositifs sociaux ou médicaux, et prévenir les situations de crise ou d'incident sur le réseau.

L'action du Recueil Social s'inscrit dans un cadre partenarial structuré, couvrant l'ensemble du territoire parisien et de la petite couronne. L'Epic RATP est membre du comité tripartite des accueils de jour / Espaces solidarité insertion (ESI) aux côtés de la direction de l'action sociale, de l'enfance et de la santé (DASES) de la Ville de Paris, de la direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement (DRIHL) de la Région Île-de-France, du conseil d'administration du Samu social de Paris, et signataire du Pacte parisien de lutte contre la grande exclusion. Elle participe également aux instances de coordination de la veille sociale parisienne, assurant la cohérence entre ses actions internes et les politiques publiques locales.

Afin de renforcer l'efficacité de cette action dans la durée, le Groupe a conclu plusieurs conventions spécifiques :

- avec l'association Agir pour la santé des femmes (ADSF), pour une maraude dédiée aux femmes sans abri présentes sur le réseau ;
- avec le Samu social de Paris, pour une maraude sanitaire visant le repérage et le suivi des situations somatiques et psychologiques ;
- avec l'association Aurore, pour la Halte Soins, un dispositif d'accueil médico-psycho-social destiné aux personnes les plus vulnérables, inadaptées aux structures classiques d'insertion ;
- avec le groupe hospitalier Sainte-Anne, pour l'évaluation psychiatrique et la prise en charge des situations complexes ;
- avec les équipes mobiles psychiatrie et précarité (EMPP) pour les interventions conjointes en station.

Le Recueil Social bénéficie également d'un accès prioritaire à des dispositifs d'hébergement adaptés tels que le centre d'hébergement et d'assistance aux personnes sans-abri (Chapsa) de Nanterre, les haltes de nuit et les maisons solidaires cofinancées par la Région Île-de-France et l'État. Ces actions s'inscrivent dans une temporalité continue, le dispositif fonctionnant de manière ininterrompue depuis 30 ans, avec un renforcement constant des partenariats et des relais sanitaires et sociaux.

Enfin, dans le cadre de la coopération entre sûreté et solidarité, le Recueil Social mène des opérations conjointes avec le groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) du groupe RATP pour proposer des solutions d'hébergement avant toute évacuation éventuelle, en conformité avec la législation sur la vulnérabilité (article 114 de la loi d'orientation des mobilités). Ces opérations visent à prévenir les tensions sociales et à garantir une mise à l'abri digne des personnes concernées.

◆ ***Suivi de l'efficacité des actions du Recueil Social***

[Draft Amended ESRS S3 §18 >]

Le groupe RATP évalue l'efficacité du dispositif Recueil Social à l'aide d'indicateurs d'activité tels que le nombre de missions réalisées sur le réseau et le nombre de personnes rencontrées et orientées vers les structures d'hébergement ou de soins. Ces données, collectées par la mission « lutte contre la grande exclusion » et transmises à la direction sûreté, permettent d'apprécier l'impact du dispositif.

[< Draft Amended ESRS S3 §18]

◆ ***Ressources financières allouées au plan d'action***

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

Le Recueil Social mobilise exclusivement des dépenses de fonctionnement (Opex). Il ne dispose pas de Capex en direct.
Les dépenses d'exploitation associées au Recueil Social s'élevaient à environ 9 millions d'euros en 2025.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Approche en cas de tensions entre les actions et les pressions commerciales

[Draft Amended ESRS S3 §17 >]

Aucune situation de conflit n'a été identifiée entre les actions clés menées par l'Epic RATP en matière d'ancrage territorial et d'insertion sociale et d'éventuelles pressions commerciales.

[< Draft Amended ESRS S3 §17]

Cibles du groupe RATP relatives à l'insertion sociale et à l'ancrage territorial en lien avec les riverains, territoires et communautés locales [S3-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

Le groupe RATP n'a pas défini à ce jour de cibles qualitatives ou quantitatives mesurables en lien avec l'impact positif matériel « Renforcement ou maintien du dynamisme des territoires engendrant des bénéfices socio-économiques pour les communautés locales » ou le risque « Absence de concertation avec des populations riveraines et les autorités locales pouvant freiner la réalisation de projets ».
En effet, ces politiques et actions s'interfacent pleinement avec les politiques publiques conduites principalement par les collectivités et un rôle d'accompagnement et de facilitateur, permettant de faire le lien entre ces entités. Les actions sont interdépendantes les unes des autres et ne peuvent donc pas faire l'objet d'une quantification. En revanche, elles s'inscrivent dans une relation de proximité, de régularité et de continuité visant à créer les conditions de confiance réciproque.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39 >]

L'évaluation de l'efficacité des actions du Groupe est effectuée conformément aux informations présentées aux sous-chapitres « Suivi de l'efficacité des actions des agences territoriales », « Suivi de l'efficacité des actions de la Fondation » et « Suivi de l'efficacité des actions du Recueil Social » du chapitre « Actions du groupe RATP relatives à l'ancrage territorial et l'insertion sociale riverains, territoires et communautés locales [S3-3] ».

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39]

Santé et sécurité des riverains – Impacts liés aux chantiers et aux nuisances sonores et vibratoires

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur les IRO matériels ci-dessous, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Impact négatif	Développement de mobilité sur les zones proches des projets d'expansion entraînant des dommages environnementaux et sociaux	La construction et l'exploitation de nouvelles infrastructures (lignes, gares, stations, ateliers, bâtiments tertiaires) peuvent induire des risques d'accidents et provoquer des dommages matériels ou corporels. Ils peuvent aussi entraîner des changements contraints dans les conditions de vie ou habitat des riverains.
Impact négatif	Construction et exploitation d'infrastructures de mobilité provoquant la dégradation du bien-être des riverains	Les projets de construction, de modernisation et d'exploitation (lignes, stations, gares, ateliers, bâtiments tertiaires) génèrent des nuisances sonores, visuelles et vibratoires susceptibles d'affecter la santé et le bien-être des habitants. Ils peuvent détériorer leur cadre de vie.
Risque	Nuisances sonores et vibratoires non conformes touchant les communautés riveraines entraînant des perturbations des activités du Groupe	Les travaux ou l'exploitation d'infrastructures (lignes, gares, stations, ateliers, bâtiments tertiaires) peuvent dépasser les seuils réglementaires de bruit. Ces dépassements peuvent retarder les projets, imposer des investissements imprévus, induire des mesures correctives et curatives et perturber toutes les parties prenantes

Les impacts négatifs relatifs à la gestion des chantiers concernent uniquement l'Epic RATP, les autres entités du périmètre du rapport de durabilité 2025 n'étant pas gestionnaire de chantiers de construction.
L'impact négatif en lien avec la sécurité routière et ferroviaire concerne néanmoins aussi RATP Dev et RATP Cap Île-de-France.

Quant aux IRO relatifs aux nuisances sonores et vibratoires, ils concernent l'Epic RATP et les filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France.
Les activités de RATP Solutions Ville (RATP Habitat étant hors du périmètre de reporting de durabilité) et RATP Smart Systems ne sont pas concernées par ces IRO.

Processus de dialogue relatif à la santé et sécurité des riverains – impacts liés aux chantiers et nuisances sonores et vibratoires [S3-2]

[Draft Amended ESRS S3 §11 >]

Approche générale du dialogue

Le groupe RATP considère le dialogue territorial comme une condition essentielle à la réussite de ses projets d'infrastructures et à la prévention du risque de blocage ou de retard des chantiers lié à une non-concertation avec les populations riveraines et les autorités locales.

Pour l'Epic RATP, l'approche repose sur un dispositif structuré d'information, de consultation et de participation des communautés locales, permettant de prévenir les tensions, d'anticiper les préoccupations locales et d'ajuster les projets aux spécificités territoriales. Cette démarche s'inscrit dans le protocole chantiers dans la logique des chantiers verts et des protocoles de bonne tenue des chantiers, qui encadrent la qualité de la relation entre le maître d'ouvrage, les collectivités et les riverains. Elle vise à assurer la transparence des opérations, à réduire les nuisances perçues et à favoriser la confiance des habitants et acteurs locaux envers l'Epic RATP.

Le dialogue avec les communautés locales revêt différentes formes en fonction de son origine et de son statut :

- concertation réglementaire : ce processus est prévu dans le cadre des projets selon leur taille et leur impact environnemental. Un cadre légal décrit le processus et les délais au cours desquels les personnes peuvent faire remonter leurs observations et définit les modalités d'exercice de ce dialogue ;
- dialogue non réglementaire : s'opère souvent sous la forme de réunions publiques sur saisine des chefs de projet RATP, d'opérationnels et/ou sur des sollicitations externes. Dans ce cadre, les agences territoriales sont le relais auprès des interlocuteurs externes et assurent le suivi des actions à mener.

Dans ses échanges avec les communautés locales, l'Epic RATP veille à identifier et à traiter de manière prioritaire les situations où les travaux peuvent affecter des populations particulièrement vulnérables (personnes âgées, en situation de handicap, familles avec enfants, petits commerçants).

[< Draft Amended ESRS S3 §11]

Canaux et modalités du dialogue

[Draft Amended ESRS S3 §13 >]

◆ ***Coordination institutionnelle avec les collectivités locales***

L'Epic RATP entretient un dialogue permanent avec les communes et les services de la voirie, dans le cadre de la planification et de la coordination des travaux et s'adapte aux organisations spécifiques des collectivités locales. À titre d'exemple, selon les communes, des réunions annuelles et trimestrielles réunissent les concessionnaires et les services territoriaux afin de définir les calendriers d'intervention, d'identifier les zones sensibles et de réduire les nuisances pour les habitants.

Ainsi, à Paris, les mairies d'arrondissement participent également à ces échanges pour assurer la prise en compte des enjeux de proximité (commerçants, écoles, accès riverains, sécurité des piétons et cyclistes, etc.). Ces instances de coordination permettent d'éviter les situations de rejet ou de conflit pouvant compromettre la réalisation des projets ou générer des surcoûts liés à des retards.

◆ ***Information et concertation avec les riverains***

Selon l'ampleur et l'impact du chantier, l'Epic RATP déploie différents niveaux d'engagement auprès des communautés concernées :

- information : diffusion de supports visuels (affichages, flyers, site Internet dédié) détaillant les objectifs, le calendrier et les mesures d'atténuation des nuisances ;
- consultation : organisation de réunions publiques d'information en amont des travaux, à l'initiative de la mairie d'arrondissement, et de réunions locales de démarrage pilotées par le concessionnaire ;
- participation : rencontres individuelles avec les commerçants et riverains, présence sur site d'un chargé d'information de proximité, chargé de recueillir les préoccupations, de relayer les réclamations et de faciliter la médiation quotidienne.

Ces canaux de dialogue permettent d'instaurer un retour d'expérience direct et d'adapter les dispositifs de chantier (signalétique, circulation, horaires, protection sonore) en réponse aux attentes exprimées.

Les retours et réclamations des riverains sont analysés par les équipes projets et les maîtres d'ouvrage afin d'ajuster les dispositifs opérationnels par la modification ponctuelle des horaires ou des phases de chantier, par le renforcement des mesures de protection acoustique ou visuelle, par l'adaptation des dispositifs d'accès et de circulation locale ou encore par l'amélioration des supports d'information ou de signalétique.

À titre d'exemple, les échanges tenus avec les services de la Ville de Paris, les mairies d'arrondissement et les comités de coordination contribuent également à orienter la planification des chantiers, notamment dans le cadre du programme municipal « Embellir votre quartier », qui mutualise les interventions par secteur géographique.

[< Draft Amended ESRS S3 §13]

Évaluation de l'efficacité du dialogue

Draft Amended ESRS S3 §13 >]

L'efficacité de ce dialogue avec les communautés locales est mesurée au travers de l'analyse des réunions publiques et locales (comptes rendus, décisions, engagements pris), de la collecte et du traitement des réclamations via le chargé d'information de proximité ou les plateformes dédiées, ainsi que par les échanges réguliers avec les autorités locales pour ajuster les dispositifs en fonction des retours de terrain.

Cette approche permet de capitaliser sur les expériences précédentes et d'améliorer la qualité du dialogue territorial à chaque nouveau projet.

[< Draft Amended ESRS S3 §13]

Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs sur les riverains, territoires et communautés locales [S3-2]

[Draft Amended ESRS S3 §14 >]

La résilience du Groupe repose sur un dispositif de gestion de crise structuré, réactif et centré sur l'humain. Dans la plupart des incidents liés à l'exploitation, le schéma d'alerte est centralisé par des centres de commandement qui consolident les informations puis informent en temps réel les acteurs concernés, internes et externes. Ils sont en lien direct avec les équipes sur le terrain et les astreintes métiers.

L'Epic RATP et les filiales du Groupe disposent d'un dispositif de

gestion de crise, structuré depuis 2020 dans des principes de gouvernance Groupe et depuis 2009 dans une instruction générale pour l'Epic RATP. Un processus d'harmonisation est en cours depuis 2024 à l'échelle du Groupe, avec une intégration de RATP Dev en 2024 puis de RATP Cap Île-de-France et RATP Smart Systems en 2025. RATP Solutions Ville sera intégré dans ce processus à partir de 2026.

Lorsqu'une situation de crise survient sur un réseau exploité ou géré par le groupe RATP, l'entreprise met en œuvre sans délai une réponse globale, humaine et structurée, visant notamment à apporter une assistance pertinente aux victimes et à leurs familles, sans préjuger des responsabilités, dans une démarche constante d'interaction avec les services publics mobilisés en situation d'urgence. En tant qu'acteur majeur du transport de voyageurs, le groupe RATP déploie des dispositifs éprouvés de gestion de crise, en lien avec ses parties prenantes externes. Les exigences croissantes de la société civile, la circulation plus rapide de l'information et les vulnérabilités multiples auxquelles les opérateurs de transport sont aujourd'hui exposés sont autant de facteurs que le Groupe prend en compte dans le cadre d'une démarche qualité permanente pour disposer d'une organisation de crise résiliente.

La gestion de crise fait l'objet d'un pilotage et d'une coordination spécifiques qui répondent à plusieurs enjeux : la mise en sécurité des populations, la pérennité des activités du Groupe ou le retour à une production nominale, la protection des personnels et des biens, une prise en compte en temps réel de l'information (information voyageurs, communication interne, communication externe), et une alerte et une information en continu des représentants institutionnels partenaires et de l'opinion.

Le groupe RATP dispose d'une gradation de son dispositif de réponse à un incident, afin d'adapter sa réponse aux impacts et d'assurer une souplesse et une réactivité du dispositif de gestion de crise du Groupe. Une fois activée, la cellule de crise du groupe RATP (ou celle d'une entité) est une organisation temporaire, qui coordonne la résolution opérationnelle de la situation par des prises de décision permettant aux acteurs de terrain d'agir de façon coordonnée et adaptée. Elle anticipe les potentielles aggravations ou conséquences et prépare la phase de sortie de crise pour un retour à la normale.

Le dispositif de gestion de crise de l'Epic repose avant tout sur un principe de résilience. Il intègre les 5 composantes, en cours d'harmonisation pour l'ensemble des filiales :
- une culture interne commune et partagée ;
- une logique d'escalade graduée dans un principe de « réagir sans surréagir » ;
- des ressources humaines mobilisées adaptées selon la situation ;
- une formation continue des équipes mobilisables et des exercices de crise réguliers (minimum 5 par an). L'Epic RATP met en œuvre un plan annuel de formations et d'exercices de crise, piloté par le secrétariat général afin de préparer les équipes, de les mettre en situation et de tester la robustesse des dispositifs. Les exercices mobilisent tant des équipes internes qu'externes dans un objectif de travailler la coordination des acteurs institutionnels. La conduite et la diffusion de retours d'expérience à l'issue des situations de crise ou des exercices participent à la formation continue des équipes. Enfin, un accompagnement auprès des filiales permet d'harmoniser la préparation de l'ensemble du Groupe ;
- un travail de planification constamment mis à jour, associant aux plans de contingence un plan de continuité d'activité.

Au-delà de la gestion opérationnelle immédiate, cette réponse s'inscrit dans la durée afin de garantir un accompagnement matériel, psychologique et juridique adapté à chaque situation. Depuis 2008, la direction générale a instauré une délégation aux victimes, placée sous l'autorité du délégué aux victimes, responsable du pilotage et de la coordination de l'ensemble des actions de prise en charge. Cette instance traduit la volonté du Groupe d'assurer une réponse personnalisée, empathique et efficace, et d'incarner un visage humain de l'entreprise dans les situations les plus sensibles.

Deux catégories de catastrophes ou d'accidents collectifs sont distinguées :
- accident ou catastrophe de dimension locale, lorsque le nombre de victimes est limité et/ou lorsque l'origine de l'événement résulte d'un fait intrinsèque à l'entreprise ;
- accident ou catastrophe de dimension nationale, caractérisé par un nombre élevé de victimes, un fort retentissement public ou un acte de terrorisme.

Ces actions sont coordonnées avec la cellule de crise du Groupe, la communication ainsi que les acteurs extérieurs locaux et nationaux, afin d'assurer une information cohérente, transparente et conforme aux orientations. Ces structures s'appuient sur :
- pour la France, l'Institut d'accompagnement psychologique et de ressources (IAPR), qui déploie des psychologues cliniciens formés à la prise en charge des victimes directes et indirectes ;
- la mise en œuvre de prestations d'assistance immédiate ou différée (rapatriement, relogement, accompagnement matériel ou administratif) ;
- le service clientèle, qui met à disposition un plateau d'information et de soutien téléphonique ;
- un appui logistique en liaison avec les autorités.

Selon l'événement, un comité de suivi est constitué. Ses missions portent sur l'information et le soutien continu aux victimes et à leurs familles, la coordination de l'accompagnement psychologique et juridique et le suivi des indemnisations et des mesures de réparation.

Chaque activation du dispositif de crise du groupe RATP fait l'objet d'un retour d'expériences, intégré au dispositif global d'amélioration continue du Groupe. Les enseignements sont analysés par les directions impliquées dont la Délégation aux victimes, afin de renforcer la qualité et la réactivité.

[< Draft Amended ESRS S3 §14]

Politiques relatives à la santé et à la sécurité des populations riveraines [S3-1]

Politiques spécifiques aux impacts négatifs liés aux chantiers de construction et sécurité d'exploitation

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) >]

À date, il n'existe pas de politique spécifique commune au groupe RATP dédiée à la sécurité des populations riveraines.

La politique actuellement en vigueur au niveau de l'Epic RATP porte directement sur l'impact négatif matériel ci-dessous identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Impact négatif	Développement de mobilité sur les zones proches des projets d'expansion entraînant des dommages environnementaux et sociaux	La construction et l'exploitation de nouvelles infrastructures (lignes, gares, stations, ateliers, bâtiments tertiaires) peuvent induire des risques d'accidents et provoquer des dommages matériels ou corporels. Ils peuvent aussi entraîner des changements contraints dans les conditions de vie ou habitat des riverains.

◆ ***Objectifs, couverture et principaux éléments de la politique de l'Epic RATP***

La politique décrite ci-après s'applique à toutes les communautés riveraines susceptibles d'être affectées par les chantiers de construction des infrastructures ou l'exploitation des réseaux de transport de l'Epic RATP.

L'Epic RATP s'appuie sur un cadre réglementaire strict pour protéger les riverains. Chaque projet d'infrastructure fait l'objet des études d'impact prévues par le Code de l'environnement français, afin d'identifier, de prévenir et, lorsque nécessaire, de compenser les effets notables sur la santé, l'environnement et le cadre de vie des riverains. Pour les projets soumis à autorisation, l'Epic RATP réalise également les études de sûreté et de sécurité publique (ESSP) prévues par le Code de la sécurité intérieure français, qui évaluent les risques pour les personnes et les biens et définissent les mesures de prévention adaptées. Enfin, dans le cadre des chartes chantier vert, l'Epic RATP applique les prescriptions réglementaires destinées à limiter les nuisances de chantier, notamment en matière de bruit, de poussières, de circulation et d'information des riverains.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) et (b)]

◆ ***Références à des normes ou initiatives tierces***

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c) >]

Les études d'impact et les enquêtes publiques sont réalisées conformément aux dispositions du Code de l'environnement, notamment les articles L.122-1, R.122-5 et aux décrets d'application associés.

Les ESSP sont réalisées conformément aux articles L.114-1 et R.114-1 à R.114-4 du Code de la sécurité intérieure français.

L'Epic RATP applique également les prescriptions prévues dans les chartes « chantier vert », destinées à limiter les nuisances en phase travaux.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c)]

Prise en compte des intérêts des parties prenantes

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(d) >]

La préparation des projets s'appuie sur une concertation préalable et continue avec les élus, les associations, les services de l'État et le public, comme le prévoient les articles L.120-1 et L.123-1 du Code de l'environnement français.

Ces échanges permettent de recueillir les observations des riverains et des collectivités et d'adapter les projets en conséquence, avant leur mise à l'enquête publique.

Par ailleurs, les chargés d'information de proximité peuvent être mobilisés dans le cadre des projets et chantiers en tant que relais auprès des riverains (voir informations au chapitre « Processus de dialogue relatif à la santé et sécurité des riverains – impacts liés aux chantiers et nuisances sonores et vibratoires [S3-2] »).

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(d)]

Politiques spécifiques à la sécurité liée à l'exploitation

Les politiques et plan d'actions mis en œuvre par l'Epic RATP, RATP Dev et RATP Cap Île-de-France pour prévenir ou atténuer les impacts négatifs liés à l'exploitation, notamment les accidents ferroviaires et routiers, concernent à la fois la sécurité des voyageurs et des riverains. Ces politiques sont décrites dans la sous-section « Sécurité et sûreté » de la section « Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4] ».

Politiques spécifiques aux nuisances sonores et vibratoires

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) >]

Le groupe RATP ne dispose pas actuellement d'une politique commune en matière de nuisances sonores et vibratoires.

La politique actuellement en vigueur au niveau de l'Epic RATP porte directement sur l'impact négatif et le risque matériels ci-dessous identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Impact négatif	Construction et exploitation d'infrastructures de mobilité provoquant la dégradation du bien-être des riverains	Les projets de construction, de modernisation et d'exploitation (lignes, stations, gares, ateliers, bâtiments tertiaires) génèrent des nuisances sonores, visuelles et vibratoires susceptibles d'affecter la santé et le bien-être des habitants. Ils peuvent détériorer leur cadre de vie.
Risque	Nuisances sonores et vibratoires non conformes touchant les communautés riveraines entraînant des perturbations des activités du Groupe	Les travaux ou l'exploitation d'infrastructures (lignes, gares, stations, ateliers, bâtiments tertiaires) peuvent dépasser les seuils réglementaires de bruit. Ces dépassements peuvent retarder les projets, imposer des investissements imprévus, induire des mesures correctives et curatives et perturber toutes les parties prenantes

La filiale RATP Dev ne dispose pas de politique unique relative aux naissances sonores et vibratoires. Chaque réseau applique des règles définies selon la réglementation locale et les exigences des autorités organisatrices de la mobilité en France ou organismes équivalents hors de France.

À date, RATP Cap Île-de-France ne dispose pas d'une politique formalisée de gestion des nuisances sonores et vibratoires affectant les riverains. Cependant, la filiale collabore avec RATP Real Estate, entité contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville, sur la gestion des impacts liés aux travaux menés dans les centres bus.

◆ ***Objectifs, couverture et principaux éléments de la politique sur les nuisances sonores et vibratoires***

Implanté au cœur de la ville, l'Epic RATP s'engage à prévenir et réduire les impacts sonores et vibratoires pour ses riverains.
Cette politique couvre les activités sur le réseau francilien de l'Epic RATP dans toutes les phases de conception, d'exploitation et de modification des infrastructures de transport terrestre.
Elle comprend notamment la systématisation des études d'impact acoustique et vibratoire dans chaque projet urbain et l'objectif de non-génération de nouveaux points noirs du bruit (PNB) lors des 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.

< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b)]

◆ ***Références à des normes ou initiatives tierces***

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c) >]

La politique se réfère à des valeurs-guide issues de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), recommandant des seuils de 54 dB(A) le jour et 44 dB(A) la nuit pour l'évaluation des impacts sanitaires extra-auditifs.
Elle s'inscrit également dans le cadre du Plan antibruit de la Région Île-de-France, adopté le 26 septembre 2024, et dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) départementaux, transmis aux autorités préfectorales.
RATP Dev applique les normes réglementaires locales des pays où elle opère.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c)]

◆ ***Prise en compte des intérêts des parties prenantes et canaux de communication***

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(d) >]

La politique de l'Epic RATP a été élaborée et actualisée en tenant compte des attentes des parties prenantes locales, notamment les riverains, les élus, les collectivités et les associations.
Le dialogue territorial constitue un élément structurant de leur mise en œuvre : il vise à intégrer les préoccupations exprimées dans le cadre des concertations, consultations publiques ou procédures réglementaires liées aux PPBE.
La politique est diffusée auprès des acteurs concernés à travers les processus internes de conception et d'exploitation, les échanges avec les autorités organisatrices et les instances locales de concertation.
Elle est également communiquée au public sous différents supports de communication par les documents de planification et de reporting (cartes de bruit, PPBE, rapports de durabilité).

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(d)]

Actions relatives à la santé et à la sécurité des populations riveraines [S3-3]

Plan d'actions spécifique aux impacts négatifs liés aux chantiers de construction et à la sécurité d'exploitation

[Draft Amended ESRS GDR-A §37(a) + §37(b) >]

Pour chacun de ses projets d'infrastructure, l'Epic RATP applique les obligations du Code de l'environnement français relatives aux études d'impact sur l'environnement et la santé humaine. Chaque projet d'infrastructure susceptible d'avoir des effets notables sur l'environnement ou la santé humaine fait l'objet d'une évaluation complète, intégrée au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.
Ces études, réalisées en amont de toute déclaration d'utilité publique, visent à identifier, évaluer et prévenir les effets possibles des chantiers sur la santé, la sécurité et le cadre de vie des populations riveraines.
Les études d'impact, menées conjointement avec Île-de-France Mobilités portent sur toutes les phases du projet :

- en amont, lors des études de conception, pour intégrer dès le départ les mesures d'évitement et les solutions alternatives ;
- pendant les travaux, pour encadrer les nuisances et assurer le suivi environnemental ;
- après la mise en service, pour observer les effets à long terme sur les riverains et l'environnement, dans le cadre des bilans réglementaires réalisés dans les cinq ans suivant la mise en service.

Elles incluent l'évaluation des effets sur la santé humaine, l'analyse des nuisances (bruit, vibrations, air, accessibilité, sécurité et sûreté) et le suivi environnemental des mesures de prévention pendant et après les travaux.

Ces démarches s'accompagnent d'une concertation avec le public, organisée dans le cadre des enquêtes publiques. Les observations des habitants sont intégrées aux décisions de conception et de phasage des chantiers.

L'Epic RATP réalise, pour les projets soumis à autorisation, les études de sûreté et de sécurité publique (ESSP) prévues par le Code de la sécurité intérieure français. Ces études évaluent les risques pour la sécurité des personnes et des biens et définissent les mesures de prévention nécessaires, contribuant ainsi à réduire les situations dangereuses pouvant affecter les riverains durant les travaux comme lors de l'exploitation future.

L'Epic RATP s'engage également, dans le cadre des chartes chantier vert, à appliquer les prescriptions réglementaires visant à limiter les nuisances pour les riverains, notamment le respect des niveaux acoustiques réglementaires en limite de chantier, la réduction des émissions de poussières et de boues, la planification des livraisons pour éviter les heures sensibles, la propreté des accès et la mise en place d'une information régulière et accessible aux habitants situés à proximité des travaux.

[< Draft Amended ESRS GDR-A §37(a) + §37(b)]

◆ ***Approche en cas de tensions entre les actions et les pressions commerciales***

[Draft Amended ESRS S3 §17 >]

Aucune situation de conflit entre les actions clés liées aux chantiers de construction et des pressions commerciales n'a été signalée à ce jour.

[< Draft Amended ESRS S3 §17]

◆ ***Suivi de l'efficacité des actions***

[Draft Amended ESRS S3 §18 >]

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation font l'objet d'un suivi environnemental pendant la phase de travaux et après la mise en service.
Un bilan des résultats économiques, sociaux et environnementaux est établi au plus tard cinq ans après la mise en service et rendu public, conformément à l'article L.1511-6 du Code des transports français.
La circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures étend cette obligation de bilan a

posteriori au domaine de l'environnement, afin d'évaluer les effets réels du projet sur les riverains et sur l'environnement.
En complément de ces mesures, le management du projet réalise un bilan systématique en fin de projet, en général un an après la clôture de celui-ci. Ce bilan permet d'évaluer la mise en œuvre du programme initial, d'analyser les écarts observés et les actions correctives menées, notamment en matière d'engagements envers les riverains, afin d'identifier les axes d'amélioration pour les projets futurs.

[< Draft Amended ESRS S3 §18]

◆ ***Ressources financières allouées***

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

Le financement des projets d'infrastructure est assuré par la Région Île-de-France et l'État, notamment dans le cadre des contrats CPER et des budgets projets. Ces montants ne sont pas publiés par l'Epic RATP.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Plan d'actions spécifique à la sécurité liée à l'exploitation

Le plan d'actions mis en œuvre par l'Epic RATP, RATP Dev et RATP Cap Île-de-France pour prévenir ou atténuer les impacts négatifs liés à l'exploitation, notamment les accidents ferroviaires et routiers, sont décrits dans la sous-section « Sécurité et sûreté » de la section « Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4] ».

Plan d'actions spécifique aux nuisances sonores et vibratoires

[Draft Amended ESRS GDR-A §37(a) + §37(b) >]

L'Epic RATP déploie un ensemble d'actions clés visant à prévenir, atténuer et corriger les nuisances sonores et vibratoires susceptibles d'affecter les riverains de ses infrastructures.

◆ ***Prévenir l'apparition des nuisances sonores et vibratoires***

Dans le cadre du programme pluriannuel de résorption et de prévention des PNB sur le réseau historique francilien, l'Epic RATP veille à éviter la création de nouveaux points d'exposition sonore dans les projets de création ou de modification d'infrastructures. Cette action, conduite en partenariat avec la Région Île-de-France, l'association Bruitparif et l'État français dans le cadre d'une convention de lutte contre le bruit ferroviaire, repose sur des travaux de traitement de façades, l'édification de murs antibruit et des opérations coordonnées avec les collectivités locales et les autorités préfectorales. En parallèle, l'Epic RATP contribue au Plan antibruit régional, qui prévoit un renforcement des moyens dédiés à la réduction du bruit ferroviaire et routier à horizon 2030.
La prévention est également intégrée dès la phase amont des projets, grâce à la réalisation systématique d'études d'impact acoustique et vibratoire à chaque évolution d'un paramètre d'exploitation, qu'il s'agisse du matériel roulant, des vitesses, de l'offre, des périodes de circulation ou de l'armement des voies. Cette démarche collaborative associe les autorités organisatrices, les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs et les constructeurs afin d'anticiper les risques et de définir les mesures adaptées.

◆ ***Réduire les nuisances existantes et leurs impacts sur les riverains***

Pour réduire les nuisances sonores et vibratoires liées à l'exploitation de ses réseaux, l'Epic RATP met en œuvre des dispositifs techniques ciblés. Ces mesures incluent la pose de tapis antivibratoires sous les voies ballastées, l'utilisation de semelles en caoutchouc entre traverses et rails, ou encore l'emploi de traverses « STEDEF » équipées de chaussons et semelles antivibratoires. Des murs antibruit sont également installés sur les tronçons les plus exposés, comme le mur de 515 mètres inauguré fin 2024 à Fontenay-sous-Bois, accompagné d'un réaménagement paysager visant à réduire à la fois les vibrations et le bruit routier.
La réduction passe aussi par une maintenance préventive et curative renforcée. Chaque année, l'Epic RATP consacre des moyens importants à la maintenance acoustique et vibratoire de ses infrastructures, intervenant de manière préventive sur les zones sensibles et de manière curative à la suite des signalements des riverains. Ces interventions sont complétées par la modernisation progressive des matériels roulants, notamment l'intégration de systèmes de freinage électrique et de composants à faibles émissions sonores, ainsi que par le déploiement de bus électriques moins bruyants en milieu urbain.
L'Epic RATP assure également un traitement systématique des plaintes des riverains. Chaque plainte donne lieu à un diagnostic technique, incluant si nécessaire des mesures acoustiques et vibratoires en limite de propriété ou au pied des bâtiments concernés, pouvant conduire à des mesures correctives ciblées sur les équipements ou infrastructures identifiés.

[< Draft Amended ESRS GDR-A §37(a) + §37(b)]

◆ ***Approche en cas de tensions entre les actions et les pressions commerciales***

[Draft Amended ESRS S3 §17 >]

Aucune situation de conflit entre les actions clés liés aux nuisances sonores et des pressions commerciales n'a été signalée à ce jour.

[< Draft Amended ESRS S3 §17]

◆ ***Suivi de l'efficacité des actions***

[Draft Amended ESRS S3 §18 >]

L'Epic RATP suit l'efficacité de ses actions clés au moyen d'un ensemble de dispositifs opérationnels.
Les bilans acoustiques et vibratoires réalisés plusieurs années après la mise en service permettent de vérifier la maîtrise des nuisances et de confirmer l'adéquation des mesures adoptées.
Le dispositif de gestion des plaintes, avec un engagement de réponse sous vingt et un jours, constitue un mécanisme essentiel de suivi, chaque réclamation donnant lieu à un diagnostic technique (mesures acoustiques ou vibratoires si nécessaire) et, le cas échéant, à des interventions correctives ciblées. Ce suivi est complété par la maintenance préventive et curative, qui permet d'ajuster les actions en fonction des observations de terrain et des signalements.
En 2025, 457 plaintes ont été traitées par l'Epic RATP.
Enfin, la participation active de l'Epic RATP à l'élaboration et à la mise à jour des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) contribue à évaluer les progrès, à partager les retours d'expérience et à intégrer les enseignements dans les actions futures.
L'Epic transmet régulièrement aux préfets les actions réalisées ou programmées, répond aux sollicitations des intercommunalités et contribue aux travaux nationaux sur la réglementation du bruit, notamment dans le cadre de l'expérimentation Pics de bruit pilotée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) et la DGPR, ainsi qu'à travers les échanges institutionnels, dont les auditions parlementaires consacrées aux nuisances sonores liées aux transports.

[< Draft Amended ESRS S3 §18]

◆ ***Ressources financières allouées***

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

Pour réduire les nuisances sonores et vibratoires, l'Epic RATP mobilise à la fois des moyens financiers et des ressources techniques internes. Chaque année, environ 3 millions d'euros sont consacrés aux opérations visant à réduire le bruit et les vibrations à la source. Depuis 2007, plus de 33,5 millions d'euros ont été investis, en partenariat avec les acteurs publics et locaux, pour traiter les points noirs du bruit sur le réseau historique.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Cibles relatives à la santé et à la sécurité des populations riveraines [S3-4]

Cibles spécifiques aux impacts négatifs liés aux chantiers de construction et sécurité d'exploitation

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

L'Epic RATP applique strictement les obligations réglementaires relatives aux études d'impact environnemental et sanitaire. Aucune cible spécifique n'a été fixée à ce jour. Les engagements de l'Epic reposent avant tout sur le respect du cadre légal et sur la mise en œuvre des mesures prévues pour prévenir et limiter les impacts sur les riverains.

Au-delà de ces exigences réglementaires, l'Epic RATP cherche à progresser en s'appuyant sur une démarche d'amélioration continue. Des retours d'expérience sont systématiquement réalisés à la fin de chaque projet, afin d'identifier les points d'amélioration, de partager les enseignements tirés et capitaliser sur les bonnes pratiques.

Cibles spécifiques à la sécurité liée à l'exploitation

Les cibles mises en œuvre par l'Epic RATP, RATP Dev et RATP Cap Île-de-France pour prévenir ou atténuer les impacts négatifs liés à l'exploitation, notamment les accidents ferroviaires et routiers, sont décrits dans la sous-section « Sécurité et sûreté » de la section « Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4] ».

Cibles spécifiques aux nuisances sonores et vibratoires

◆ ***Prévenir l'apparition de nouveaux points noirs du bruit***

L'Epic RATP veille à éviter toute création de nouveaux PNB dans le cadre de ses projets d'infrastructures. Cet engagement repose sur la réalisation systématique d'études acoustiques et vibratoires en phase de conception et sur le suivi régulier des cartes de bruit stratégiques.

L'Epic RATP s'engage à intégrer, de manière progressive, les valeurs guides de l'OMS dans la conception acoustique de ses projets : 54 dB(A) en journée et 44 dB(A) la nuit.

◆ ***Poursuivre la résorption des points noirs du bruit***

L'Epic RATP continue de traiter les PNB sur son réseau historique, notamment via les programmes menés avec l'État, la Région Île-de-France et la Métropole du Grand Paris. L'Epic concentre ses efforts sur la résorption des derniers PNB en Île-de-France, avec pour ambition d'atteindre l'objectif de zéro PNB sur le réseau historique d'ici fin 2026. L'Epic RATP s'aligne sur les objectifs du Plan antibruit 2030 de la Région Île-de-France, dont il constitue un acteur opérationnel majeur pour la lutte contre le bruit ferroviaire. Ce plan fixe pour horizon 2030 la diminution de 30 % du nombre de Franciliens exposés au bruit des transports et la suppression des 100 principaux points noirs du bruit routier et ferroviaire. En 2026, il reste 14 PNB à résorber.

◆ ***Traitements des plaintes des riverains***

L'Epic RATP s'engage à répondre à l'ensemble des plaintes liées au bruit ou aux vibrations dans un délai maximal de 21 jours.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43]

Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4]

Relations avec les voyageurs et utilisateurs finaux

Processus de dialogue proposés par le groupe RATP [S4-2]

[Draft Amended ESRS S4 §11 >]

Approche générale d'écoute et de dialogue

Le groupe RATP accorde une attention particulière à ses utilisateurs finaux, que sont les utilisateurs des services fournis par ses entités, comprenant les voyageurs des services de transport opérés mais aussi les occupants des bâtiments gestionnés.

L'Epic RATP en particulier a bâti au fil des ans des relations privilégiées avec les voyageurs empruntant ses transports publics en Île-de-France – l'expérience client fait partie de l'ADN du Groupe et est au cœur de ses priorités. L'ambition du Groupe prend ainsi racine dans un engagement à proposer à tous les voyageurs un transport serein, et à renforcer leur confiance en offrant une mobilité urbaine de qualité, fiable, sûre, accessible et durable. De nombreux dispositifs sont mis en œuvre pour leur fournir des services adaptés à leurs besoins, et chaque interaction avec les voyageurs ou leurs représentants est une opportunité précieuse pour améliorer le service et l'expérience de transport. Le Groupe accorde une importance particulière à l'écoute et au dialogue avec tous les types de voyageurs, qu'ils soient réguliers, occasionnels, touristes, ou en situation vulnérable.

L'expérience client est également au cœur de l'activité de gestionnaire immobilier de l'entité RATP Real Estate (contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville), visant à apporter aux occupants des espaces gérés par l'entité un service fiable, de qualité, durable et pertinent.

Modalités de dialogue direct avec les voyageurs et utilisateurs finaux

Le groupe RATP met en œuvre différentes modalités de dialogue pour interagir directement avec les voyageurs, y compris les publics vulnérables – compris dans cette section comme étant les personnes en situation de handicap et les victimes de violences dans les transports –, afin de recueillir leurs perceptions, leurs attentes et leurs besoins.

Sur l'activité de transport, le dialogue de l'Epic RATP repose sur la réalisation d'enquêtes « voyageurs mystères » et d'études *ad hoc*, réalisées par exemple auprès des touristes. Il s'appuie également la gestion des demandes multicanaux via le Service Client, qui mobilise le téléphone, les e-mails et les réseaux sociaux. La médiation, les plateformes digitales, incluant l'application mobile et le site Internet, ainsi que le 3117 et le rappel des victimes constituent des points

d'entrée supplémentaires pour recueillir les retours des voyageurs.
Les pratiques de RATP Cap Île-de-France sont alignées sur celles de l'Epic RATP concernant le dispositif « Témoin de ligne ». La filiale organise en complément des comités de ligne réunissant directeurs, élus du territoire et associations d'usagers. Elle assure également une écoute des besoins des territoires, par exemple via la veille réalisée auprès des communes du Mantois pour l'adaptation de l'offre scolaire à Mantes-la-Jolie.

Dans le cas particulier des activités de la filiale RATP Dev, les équipes interagissent avec les voyageurs dans le cadre fixé par les autorités organisatrices de la mobilité, ou organismes équivalents hors de France. Dans certains cas, avec l'accord de l'autorité organisatrice de la mobilité ou d'un organisme équivalent, RATP Dev réalise des enquêtes auprès des voyageurs. Dans ce cadre en 2025, une étude a par exemple été menée à Casablanca pour comprendre les freins éventuels à l'usage du tramway.

Enfin, RATP Real Estate, entité contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville, accorde une attention particulière aux occupants de ses immeubles, aux participants de ses événements professionnels et aux futurs occupants de ses opérations immobilières. Le programme d'écoute « ECHO » constitue le dispositif structurant : enquêtes annuelles auprès des occupants, QR codes pour la collecte de retours dans les espaces événementiels, enquêtes ciblées auprès de représentants, bilans partagés, retours d'expérience et analyse qualitative des verbatims par un institut spécialisé.

Modalités de dialogue avec les associations représentantes des usagers des transports

L'Epic RATP entretient un dialogue continu avec toutes les parties prenantes concernées par l'accessibilité : voyageurs, associations d'usagers, Île-de-France Mobilités et collectivités territoriales. Le comité consultatif de l'accessibilité (CCA) se réunit deux à trois fois par an sous la présidence du président-directeur général, avec la participation de la « Mission accessibilité » du Groupe. Créé en 2009, le CCA rassemble neuf associations[13] représentatives des différents types de handicap, donne son avis sur un large spectre de sujets, allant de la recherche à l'évaluation de l'usage.
En parallèle, la « Mission accessibilité » du groupe RATP conduit en Île-de-France une enquête annuelle auprès des personnes à mobilité réduite – personnes en fauteuil roulant, aveugles ou malvoyantes, sourdes ou malentendantes, âgées et déficientes intellectuelles – utilisant les différents réseaux (bus, tramway, métro et RER) exploités par l'Epic RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités. L'objectif est de connaître la perception de ces voyageurs sur la qualité et la fiabilité des services mis en œuvre sur les réseaux franciliens. Les questionnaires sont coconstruits avec les associations et les résultats des enquêtes définissent des axes d'amélioration ou des actions à mener.
Il est à noter également que RATP Dev interagit avec des associations représentant des personnes en situation de handicap sur certains des réseaux sur lesquels la filiale opère, afin de mieux comprendre les besoins de leurs membres et adapter les services.

Le dialogue avec les associations d'usagers, dont celles représentant les personnes en situation de handicap, prend plusieurs formes complémentaires. Il comprend l'organisation de marches exploratoires et d'ateliers de travail, ainsi que des « Rencontres des lignes » avec les équipes en charge de l'exploitation de chaque service de transport.
Des visites *in situ* et des présentations de projets sur maquette permettent d'associer ces parties prenantes à l'évaluation concrète des aménagements proposés, et des enquêtes de perception sont également menées en lien avec ces associations afin de mieux comprendre leurs attentes et les besoins spécifiques de leurs membres.

Afin de rendre pragmatique cette volonté d'amélioration en continu, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), Île-de-France Mobilités, l'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France ont mis en place le dispositif des « Témoins de ligne ». Grâce à ce dispositif, des voyageurs volontaires expriment leurs remarques – dysfonctionnements, propositions d'améliorations, éléments appréciés – au travers de témoignages relatifs à leurs trajets. Ces témoignages sont ensuite transmis aux équipes opérationnelles concernées pour réponse et action. Les témoignages sont adressés par les voyageurs en s'inscrivant via un formulaire disponible sur le site Internet de la branche Île-de-France de la Fnaut.

Modalités de dialogue spécifique via la médiatrice

La médiatrice du groupe RATP intervient à la demande d'un usager pour résoudre à l'amiable et gratuitement un litige. Son action s'inscrit dans un dialogue plus large entretenu par l'Epic RATP avec les associations d'usagers, afin d'aborder en pleine transparence les thèmes qui influent directement sur le quotidien des voyageurs.
Le périmètre de la Médiation du groupe RATP se compose de l'Epic RATP ainsi que des filiales situées sur le territoire français qui ont désigné la Médiation du groupe RATP comme médiateur de la consommation. La liste des sociétés concernées figure sur le site Internet dédié de la Médiatrice du groupe RATP.
Tout au long de l'année, des réunions et visites sont organisées pour traiter de différents sujets. Un bilan annuel est mis en ligne sur une page dédiée du site Internet de l'Epic RATP.

[< Draft Amended ESRS S4 §11]

Canaux de dialogue et de remontée des préoccupations des utilisateurs des services de transport

[Draft Amended ESRS S4 §12 >]

L'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France mettent à disposition de l'ensemble des voyageurs des services opérés plusieurs canaux formels leur permettant de faire part directement de leurs préoccupations ou de leurs besoins et d'obtenir qu'ils soient pris en compte. Ces dispositifs couvrent les interactions en espaces, les services digitaux, les réseaux sociaux, les canaux tiers, les mécanismes d'enquête et les dispositifs spécifiques à certaines situations, notamment pour les victimes de violences sexistes et sexuelles et pour les personnes en situation de handicap.
Les principaux canaux de dialogue sont ainsi :
– directement dans les espaces du réseau exploité : agents en gares et stations, interphones rejoignant un agent, QR codes

13. Associations membres du comité consultatif de l'accessibilité: AFM (Association française contre les myopathies), APF (Association des paralysés de France), Allégro Fortissimo, APPT (Association des personnes de petite taille), CFPSAA (Confédération française pour la promotion sociale des aveugles et amblyopes), CORERPA (Coordination régionale des retraités et des personnes âgées), UNAPEI (Union nationale des associations de parents, de personnes handicapées mentales et de leurs amis), UNANIMES (Union des associations nationales pour l'inclusion des malentendants et des sourds), UNAFAM (Union nationale des amis et familles des malades psychiques).

propreté et confort dans certaines gares, stations et rames du réseau métro ;
- les réseaux sociaux gérés par l'Epic RATP : comptes X des lignes de métro, tramway et RER, comptes Facebook, comptes Instagram, chatbot disponible sur WhatsApp ;
- les autres services numériques accessibles en permanence : site ratp.fr et formulaire de signalement dédié, application Bonjour RATP, assistant virtuel sur le site ratp.fr pour les relations clients et les amendes ;
- les canaux complémentaires accessibles en permanence : numéros de téléphone (3424 pour le service clientèle, 3426 pour les objets trouvés, 3117 pour l'alerte sûreté, 31177 pour l'alerte sûreté via SMS), formulaires par e-mail, adresses de courrier dédiées ;
- les mécanismes participatifs lorsqu'ils sont déployés : enquêtes *in situ*, enquêtes en ligne, focus groups, marches exploratoires, rendez-vous de lignes ;
- la médiatrice du groupe RATP ;
- les dispositifs complémentaires permettant aux voyageurs de partager leurs remarques via des tiers : canaux spécifiques d'Île-de-France Mobilités, dispositif « Témoins de ligne ».

Dans le cas de RATP Dev, la filiale déploie sur chaque réseau un centre de relation clients en lien direct avec les voyageurs, en fonction des exigences contractuelles des autorités organisatrices de la mobilité en France ou des organismes équivalents hors de France. Par exemple, RD Breizh en Bretagne (France) a lancé un nouveau centre d'appels spécialisé dans les conseils en mobilités et assure le rôle de centre de service clients pour plusieurs réseaux de transports collectifs bretons. Cette mutualisation permet en particulier d'accompagner les réseaux en matière de gestion des demandes de transport à la demande ou de transport pour les personnes à mobilité réduite.

Canaux de dialogue spécifiques aux victimes de violences sexistes et sexuelles dans les transports

Les voyageurs des services de transport opérés par l'Epic RATP victimes de violences sexistes et sexuelles ont la possibilité de :
- se signaler à un agent (directement en gare ou station ou via une borne d'appel à quai), formé pour les mettre à l'abri et les accompagner vers le dépôt de plainte s'ils le souhaitent : remise d'un flyer élaboré avec la Préfecture de Police et donnant les coordonnées d'associations d'aide aux victimes et un numéro vert dédié ; appel d'un commissariat de la Brigade des réseaux ferroviaires afin de vérifier les conditions d'accueil et faciliter le dépôt de plainte ; pris en charge par l'Epic RATP d'un taxi permettant à la victime de se rendre au commissariat ou de rentrer chez elle ;
- contacter les équipes par appel au numéro 3117 ou par envoi d'un SMS au numéro 3117, ou encore via l'application 3117, afin de signaler toute situation dangereuse. Ces numéros sont directement connectés aux postes centraux de sûreté de l'Epic RATP et de la SNCF et permettent aux victimes d'être mises en relation avec l'équipe de sûreté la plus proche ;
- déposer après l'agression un signalement via le formulaire sur le site ratp.fr ou sur l'appli Bonjour RATP. Ce formulaire a été créé en particulier pour lutter contre le non-recours. La victime peut, si elle le souhaite, y laisser ses coordonnées pour permettre aux équipes du service client (formées au rappel) de la rappeler, de lui communiquer les numéros d'écoute et d'aide en soutien juridique et psychologique et de l'accompagner vers le dépôt de plainte.

Canaux de dialogue spécifiques aux personnes en situation de handicap dans les transports

Les personnes en situation de handicap disposent de canaux dédiés pour joindre les équipes de l'Epic RATP :
- dans les stations et gares, des agents sont disponibles physiquement tous les jours, du début à la fin du service. Ils sont formés à l'accueil et à l'accompagnement des personnes en situation de handicap ;
- des interphones sont également à disposition pour pouvoir contacter un agent en cas de besoin ;
- via un formulaire de signalement (saisie directement en ligne) ;
- à l'aide d'un formulaire de signalement d'obstacles, téléchargeable ou disponible au guichet des stations de métro ou de RER ;
- par mail via l'adresse mission.accessibilite@ratp.fr ;
- par courrier à l'adresse postale « Mission Accessibilité - 54 quai de la Rapée, Lac YC10, 75599 Paris CEDEX 12 ».

Canaux de dialogue spécifiques aux associations représentant des personnes en situation de handicap dans les transports

En Île-de-France, le dialogue avec les associations est assuré au sein du comité consultatif de l'accessibilité, qui réunit neuf associations représentatives. Des tests, visites *in situ* et expérimentations sont réalisés conjointement, et l'enquête annuelle « Carnets de voyage » permet de recueillir les retours des voyageurs à mobilité réduite. En novembre 2024, un protocole de concertation a été signé avec la Ville de Paris et de nouvelles associations, renforçant la participation de ces acteurs à la conception et à l'évaluation des équipements d'accessibilité.

Canaux de dialogue et de remontée des préoccupations des clients des services immobiliers

RATP Real Estate, entité contrôlée par RATP Solutions Ville, met en œuvre plusieurs dispositifs d'écoute et de dialogue : accueil sur site par des équipes dédiées, application Wellco, hotline et les équipes de régisseurs et gestionnaires d'espaces événementiels.

[< Draft Amended ESRS S4 §12]

Évaluation de l'efficacité des canaux et mécanismes de traitement des préoccupations des voyageurs

[Draft Amended ESRS S4 §12 >]

L'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France évaluent l'efficacité des canaux et moyens mis à disposition des voyageurs à travers plusieurs dispositifs encadrés par Île-de-France Mobilités et par des mécanismes internes de suivi.

Dans le cadre du contrat avec l'autorité organisatrice de la mobilité, des indicateurs permettent d'évaluer l'efficacité des canaux de communication relatifs aux lignes de métro et de RER, à savoir le contact direct avec un agent en stations et en gares et le contact à distance via les bornes d'interaction Agent-Voyageurs réparties sur les espaces et les quais. Le ressenti voyageur est mesuré par des enquêtes perception (en particulier la dimension « Contact voyageur »), action pilotée par Île-de-France Mobilités et qui publie les résultats semestriellement sur son site Internet. En complément, la qualité du contact voyageur est évaluée via des enquêtes « client mystère », pilotées par l'Epic RATP. Deux mesures de conformité sont réalisées : le délai de prise en charge et la qualité de la réponse apportée lors du contact.

Ces dispositifs permettent à l'Epic RATP et à RATP Cap Île-de-France de rendre compte à l'autorité organisatrice de la mobilité de la gestion des demandes et du respect du niveau de qualité requis.

Les autres canaux de relation avec les voyageurs du réseau opéré par l'Epic RATP – service client, réclamations, demandes – font l'objet d'une analyse par les équipes en charge des interactions clientèle. Le service client RATP assure ainsi le suivi de son activité et transmet à Île-de-France Mobilités des reportings mensuels. Chaque année, l'Epic RATP présente à Île-de-France Mobilités un bilan des réclamations et des demandes reçues des voyageurs. Ce bilan vise à partager un retour quantitatif et qualitatif sur le traitement des demandes de l'année, en s'appuyant sur la grille des motifs de réclamation annexée au contrat entre les deux entités.
Enfin, chaque année la médiatrice du groupe RATP réalise un bilan des saisines et de leur traitement. Ce bilan est partagé avec les associations d'usagers lors d'un comité dédié.
Les résultats de ces différents dispositifs permettent à l'Epic RATP d'analyser les informations issues des enquêtes et reportings et de mettre en œuvre des actions correctives et préventives visant à améliorer la qualité de service.

Dans le cas particulier de RATP Dev, chacune des entités que la filiale contrôle met en place des indicateurs relatifs au traitement des réclamations, définis selon les objectifs fixés dans chaque contrat avec l'autorité organisatrice ou organisme équivalent local. Ces indicateurs varient d'un réseau à l'autre et ne peuvent pas être consolidés.

Évaluation de l'efficacité des canaux et mécanismes de traitement des préoccupations des clients des services immobiliers

RATP Real Estate, entité contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville, dispose de dispositifs de communication permettant d'identifier, tracer et traiter efficacement les besoins et préoccupations des clients finaux. Pour les activités événementielles organisées dans les espaces « Urban Station », les résultats obtenus dans le programme « Écoute Client Harmonisée et Optimisée » (ECHO) permettent d'évaluer la pertinence et la qualité des prestations proposées par rapport aux attentes exprimées par les utilisateurs de ces espaces.

< Draft Amended ESRS S4 §12]

Qualité de service

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur les IRO matériels ci-dessous, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Impact positif	Qualité de service des transports améliorant la qualité de vie des voyageurs et le rayonnement des territoires	Des transports fiables et ponctuels facilitent l'accès à l'emploi, à l'éducation et aux soins. Ils renforcent l'autonomie des personnes et réduisent les inégalités. Ils contribuent à réduire le stress quotidien et améliorer le bien-être global mais aussi l'image et l'attractivité du territoire et des acteurs économiques desservis.
Impact positif	Service client de qualité bénéficiant au bien-être collectif	Amélioration continue de l'expérience clients en adaptant les services à leurs besoins spécifiques, à travers une écoute proactive, de la concertation, des enquêtes et l'analyse des irritants. La prise en compte des retours et plaintes des voyageurs aide à résoudre les problèmes efficacement, réduisant ainsi le stress des voyageurs. Ces initiatives favorisent une amélioration continue du service (offre de transport, accessibilité, propreté, sécurité, etc.)

La filiale RATP Smart Systems n'est pas concernée par ces impacts positifs matériels au vu de ses activités de bureau d'études et d'informatique. Pour RATP Solutions Ville, seule l'activité immobilière de son entité RATP Real Estate est concernée.

Politiques du groupe RATP relatives à la qualité de service pour les voyageurs et utilisateurs finaux [S4-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS S4 §9 >]

Le groupe RATP ne dispose pas d'une politique commune relative à la qualité de service pour les voyageurs et utilisateurs finaux de ses services. Les entités ont chacune leurs propres politiques pour leurs périmètres d'activité.

Politiques relatives à la qualité des services de transport de l'Epic RATP

La politique qualité de service de l'Epic RATP repose sur plusieurs piliers, définis conjointement avec Île-de-France Mobilités dans les contrats qualité de service des réseaux métro, RER, tramway et bus.

Ces piliers, formalisés au travers de la Charte d'engagements de l'Epic RATP envers les voyageurs, sont présentés ci-après :

- Ponctualité et régularité du service :
  Garantir un service de transport largement disponible dans la journée et la semaine, avec des temps d'attente encadrés par mode de transport, afin d'assurer la fluidité des déplacements sur la base d'un niveau d'offre contractuel et d'innovations techniques et industrielles.
- Information aux voyageurs :
  Assurer une information fiable et en temps réel, accessible via différents supports et par les agents présents dans les espaces, en situation normale ou perturbée, en veillant à la modernisation continue des supports et à l'accessibilité de l'information pour tous les voyageurs.

– Relation et contact voyageurs :
Mettre à disposition un dispositif de contact multicanal permettant aux voyageurs d'obtenir une réponse, avec un encadrement de l'accessibilité du service client et des délais de traitement des demandes et réclamations (voir plus d'informations à la section « Processus de dialogue avec les voyageurs et utilisateurs finaux des services proposés par le groupe RATP [S4-2] »).

– Propreté et maintien des espaces et équipements :
Garantir la propreté du réseau et la disponibilité des équipements essentiels dans les espaces voyageurs.

– Accessibilité et accompagnement des personnes à mobilité réduite :
Améliorer l'accessibilité du réseau au moyen d'équipements adaptés, de la sensibilisation des agents, de la certification Cap'Handéo des lignes opérées, du suivi des obstacles rencontrés et de la consultation des associations représentatives.

– Sûreté des espaces et des déplacements :
Assurer la protection des voyageurs par une politique de sûreté dédiée, la surveillance du réseau, la prise en charge des situations à risque et la formation des agents à l'accompagnement des victimes de violences sexistes et sexuelles.

– Continuité de service et disponibilité des équipements essentiels :
Encadrer la détection et la gestion des pannes, assurer la disponibilité des équipements indispensables au parcours voyageur, informer en cas d'indisponibilité prolongée et appliquer des procédures spécifiques en situation exceptionnelle.

– Expérience globale du voyageur :
Améliorer la qualité de l'expérience de voyage dans son ensemble, en intégrant la multimodalité, le confort, l'orientation, la présence humaine, l'ambiance du réseau, les services en station, les outils numériques et la transition écologique.

La politique s'appuie sur des normes dans le cadre de sa mise en œuvre, en particulier la norme ISO 9001, appliquée aux activités du RER portant sur la régulation, la canalisation et l'information voyageurs, ainsi que sur la conception de l'offre de transport et les formations des conducteurs. Elle s'appuie sur le modèle européen *European foundation for quality management* (EFQM), utilisé comme référentiel de management de la qualité, à travers plusieurs certifications obtenues : une certification EFQM niveau 6 étoiles pour la ligne RER A (17 mars 2025), une certification EFQM pour la ligne RER B sur le thème « Information Voyageurs en situation perturbée inopinée » (10 mars 2022), une certification EFQM niveau 6 étoiles pour la ligne Métro 1 (6 juin 2024), une certification EFQM niveau 6 étoiles pour la ligne Métro 14 (15 juin 2023), ainsi qu'une certification EFQM niveau « Engagement vers l'Excellence » pour le tramway T3b (mai 2021).

La politique sur la qualité de service est régulièrement revue pour intégrer les intérêts des parties prenantes de l'Epic RATP, notamment via les canaux d'échange suivants :
– des échanges réguliers avec Île-de-France Mobilités, qui codéfinit les niveaux de service, les indicateurs, les méthodes de mesure et les modalités de suivi dans le cadre des contrats qualité de service ;
– une analyse des signalements et réclamations des voyageurs, qui fait l'objet d'un reporting mensuel et trimestriel, permettant d'identifier les motifs de demande et d'ajuster la qualité de service produite et perçue ;
– une consultation des associations représentatives, notamment dans le domaine de l'accessibilité, avec un suivi des obstacles rencontrés, un retour structuré sur les difficultés observées et un dialogue récurrent dans le cadre des bilans annuels dédiés ;
– une prise en compte des besoins exprimés par les voyageurs dans le cadre des instances contractuelles de dialogue, comme le Comité qualité de service.

Politiques relatives à la qualité des services de transport de RATP Dev et de RATP Cap Île-de-France

La filiale RATP Dev ne dispose pas de politique unique de qualité de service en lien avec les impacts matériels. Chaque réseau opéré déploie une approche spécifique, satisfaisant aux attentes et exigences définies par l'autorité organisatrice de la mobilité en France ou organisme équivalent hors de France.
RATP Cap Île-de-France déploie une politique d'excellence opérationnelle, qui vise à garantir une qualité de service exemplaire en conciliant fiabilité, accessibilité et innovation. Sa mise en œuvre s'appuie sur un pilotage assuré par la direction des opérations et la direction marketing et expérience voyageurs.

Politiques relatives à la qualité des services immobiliers de RATP Real Estate

RATP Real Estate, entité contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville, est certifiée ISO 9001 depuis 2008 et met en œuvre une politique de qualité de service fondée sur deux axes : le déploiement du programme d'écoute client « ECHO » et la diffusion des outils et méthodes d'excellence opérationnelle. La filiale est également certifiée ISO 20121 depuis 2025, appuyée notamment sur un engagement de satisfaction client.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS S4 §9]

Actions du groupe RATP relatives à la qualité de service pour les voyageurs et utilisateurs finaux [S4-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

Le groupe RATP ne dispose pas d'un plan d'actions commun relatif à la qualité de service pour les voyageurs et utilisateurs finaux. Les entités ont chacune leurs propres plans d'actions pour leurs périmètres d'activité.

Plan d'actions relatif à la qualité des services de transport de l'Epic RATP

L'Epic RATP met en œuvre un ensemble d'actions clés destinées à améliorer la qualité de service et qui découlent directement des piliers de sa politique. Les axes opérationnels sont les suivants, détaillés ci-après :
– amélioration de la ponctualité et de la régularité du service ;
– renforcement de l'information aux voyageurs en situation normale et perturbée ;
– développement d'une relation client multicanal et réactive ;
– maintien de la propreté du réseau et des équipements ;
– accompagnement des personnes à mobilité réduite et accessibilité du réseau ;
– actions pour la sûreté des espaces et des déplacements ;
– garantie de la disponibilité des équipements et la continuité de service ;
– amélioration de l'expérience globale du voyageur ;

– excellence opérationnelle et démarches de certification qualité ;
– renforcement des compétences des agents au service de la qualité de service ;
– intégration de la voix des voyageurs dans la prise de décision.

◆ ***Amélioration de la ponctualité et de la régularité du service***

Pour améliorer la ponctualité et la régularité du service, l'Epic RATP met à disposition une offre de transport étendue disponible 7j/7 et 20h/24, complétée par le réseau Noctilien. Les temps d'attente sont définis pour chaque mode : trois minutes pour le métro, quatre minutes sur le tronçon central du RER, douze minutes sur les branches, trois à six minutes pour le tramway et trois à dix minutes pour les bus. L'Epic RATP déploie par ailleurs des solutions technologiques et industrielles telles que l'automatisation et le renouvellement du matériel roulant. Les performances sont suivies en continu grâce à des mesures mensuelles, trimestrielles et annuelles, associées à des analyses des causes d'écarts et à des actions correctives.
Ces actions s'appliquent à l'ensemble des réseaux de surface et ferrés exploités par l'Epic RATP et sont reconduites chaque année. Elles visent à fluidifier les trajets et à améliorer durablement la régularité.

◆ ***Renforcement de l'information aux voyageurs en situations normale et perturbée***

Pour renforcer l'information aux voyageurs, l'Epic RATP diffuse des informations en temps réel via les annonces sonores, les écrans en station et en gare, les écrans embarqués, le site ratp.fr et l'application Bonjour RATP. Les systèmes d'information sont modernisés en continu grâce à l'installation de nouveaux écrans, au déploiement de panneaux d'affichage des dessertes sur le RER B, à la mise à disposition des données en open data, à la réduction des délais de mise à jour, à une signalétique renforcée et à des dispositifs numériques comme les balises sonores, les boucles à induction magnétique ou les écrans d'affichage en temps réel des temps d'attente estimés dans les espaces d'échange. Un outil dédié permet également de traduire en temps réel les annonces dans plusieurs langues en version audio et écrite. La qualité des annonces repose également sur la formation des agents amenés à prendre la parole, à destination desquels l'offre de formation a été renouvelée en 2025 avec notamment la mise à disposition d'un simulateur de prise de parole en ligne. Enfin, le chatbot RATP permet aux voyageurs d'obtenir des réponses immédiates à leurs questions, à toute heure, contribuant à une information plus réactive et accessible.
Ces actions s'appliquent à l'ensemble des réseaux et sont déployées de façon continue, avec pour objectif d'améliorer la rapidité, l'accessibilité et la fiabilité de l'information voyageurs.

◆ ***Développement d'une relation client multicanal réactive***

Pour améliorer la relation et le contact avec les voyageurs, l'Epic RATP met à disposition un service client accessible sept jours sur sept et plusieurs canaux disponibles en continu – voir le sous-chapitre « Canaux de dialogue et de remontée des préoccupations des voyageurs ». La qualité du contact est suivie grâce à des indicateurs portant sur les délais de réponse téléphoniques et écrites, la qualité du traitement et la satisfaction des voyageurs, avec un reporting mensuel et trimestriel. Lors des périodes de forte affluence ou d'événements particuliers comme les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, le contact avec les voyageurs est renforcé par la mobilisation d'agents opérationnels supplémentaires et par des dispositifs de vente en mobilité.
Ces actions sont permanentes et visent à renforcer la réactivité, l'écoute et la satisfaction des voyageurs grâce à une disponibilité multicanal.

◆ ***Maintien de la propreté et du confort des espaces***

Pour garantir la propreté et le maintien des espaces et équipements, l'Epic RATP a mobilisé en 2025 2 100 agents de nettoyage et près de 800 opérateurs de maintenance. Le nettoyage couvre le matériel roulant, les gares, les stations, les locaux techniques, les abris voyageurs, les parcs vélos et les espaces multimodaux. Les marchés de propreté définissent des critères intégrant les attentes des voyageurs. La maintenance concerne les espaces et équipements contribuant directement au confort des voyageurs, tels que les escaliers mécaniques, les ascenseurs, les luminaires ou encore les grilles de ventilation.
Pour contribuer au maintien de la propreté et du confort du réseau, l'Epic RATP met à disposition le service de signalement voyageur « Propreté et Confort ». Ce dispositif permet aux voyageurs de signaler facilement, via un QR code, tout défaut de propreté ou dysfonctionnement d'équipement constaté à bord des rames. Les signalements recueillis facilitent une prise en charge plus rapide des situations identifiées et participent à l'amélioration de la propreté perçue et du confort des voyageurs.
L'Epic RATP déploie également des dispositifs innovants comme des autolaveuses à recyclage d'eau et l'utilisation d'eaux non potables rejetées par le réseau. À la suite des retours d'expérience des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, les prestations de nettoyage en journée ont été renforcées.
Ces actions sont déployées quotidiennement sur l'ensemble du réseau pour améliorer la propreté perçue et le confort des voyageurs.

◆ ***Accompagnement des personnes à mobilité réduite et accessibilité du réseau***

Pour les informations relatives à l'accessibilité et à l'inclusion sociale, voir le chapitre « Actions du groupe RATP relatives à l'accessibilité et à l'inclusion sociale des voyageurs et utilisateurs finaux [S4-3] ».

◆ ***Actions pour la sûreté des espaces et des déplacements***

Pour les informations relatives à l'accessibilité et à l'inclusion sociale, voir le chapitre « Actions relatives à la sécurité et à la sûreté des voyageurs [S4-3] ».

◆ ***Garantie de la disponibilité des équipements et la continuité de service***

Pour garantir la continuité de service et la disponibilité des équipements essentiels, l'Epic RATP met en œuvre des procédures permettant de détecter rapidement les pannes, de rétablir les équipements et d'informer les voyageurs. Les équipements indispensables au parcours, tels que les ascenseurs, les escalators, les trottoirs roulants, les lignes de contrôle, la vidéoprotection, les écrans et les automates, font l'objet d'un suivi précis. Les délais de détection et de remise en service sont encadrés.
Ces actions en continu visent à améliorer l'accessibilité et le confort des voyageurs.

◆ ***Amélioration de l'expérience globale du voyageur***

Pour enrichir l'expérience globale du voyageur, le réseau opéré par l'Epic RATP est équipé d'une couverture 4G à 100 % depuis 2020, de près de 500 commerces, ainsi que d'expositions, d'animations et de concerts.

Les Points Connect sont des mobiliers connectés installés dans certaines gares et stations permettant aux voyageurs de recharger leur téléphone.
Les consignes à bagages Nannybag et les consignes à clés Monkey Locky proposent des dispositifs de dépôt sécurisé de bagages ou de clés à proximité du réseau.
L'étiquette bagage multitransporteurs, développée conjointement avec la SNCF, vise à faciliter l'identification et la restitution des bagages oubliés.
Le service OTOP (objets trouvés / objets perdus) permet aux voyageurs de déclarer la perte d'un objet, d'en suivre la recherche et, le cas échéant, d'en organiser la restitution.
Ces actions sont déployées de manière continue et visent à améliorer le confort, l'agrément et la lisibilité du réseau.

◆ ***Excellence opérationnelle et démarches de certification qualité***
Une démarche d'excellence opérationnelle est conduite par l'Epic RATP afin d'améliorer sa performance, la qualité de service, la satisfaction des voyageurs et la qualité de vie et les conditions de travail des agents. Sur le réseau RER, une démarche d'amélioration continue est menée autour de cinq axes stratégiques liés à la régularité, aux conditions de voyage, à l'accompagnement en situation perturbée, à la valorisation de l'engagement auprès des voyageurs et à la sûreté, la santé et la performance environnementale. Depuis 2025, l'Epic RATP s'est engagée dans une démarche de certification EFQM couvrant les seize lignes de métro opérées par l'entreprise.
Ces actions sont menées depuis 2016 et se poursuivent chaque année afin d'améliorer la qualité globale du service.

◆ ***Renforcement des compétences des agents au service de la qualité de service***
Pour accompagner les agents, une académie de formation interne dédiée vise à renforcer la prise de parole des conducteurs et la personnalisation de la relation de service, notamment dans un contexte d'évolution rapide des usages (en particulier la digitalisation des titres de transport). Ces actions complètent les formations déployées depuis 2024 sur l'information voyageurs en situation perturbée, les retours d'expérience entre lignes automatiques et la sensibilisation au ressenti des voyageurs.
Ces actions sont déployées en continu et visent à améliorer la qualité de la relation de service.

◆ ***Intégration de la voix des voyageurs dans la prise de décision***
Pour orienter les décisions sur la base de la voix des clients, la direction marketing et commercial de l'Epic RATP réalise régulièrement des études ciblées et produit des synthèses annuelles destinées aux directeurs d'unités opérationnelles, portant notamment sur le profil des voyageurs et leurs attentes.
Ces actions sont annuelles et ont pour finalité d'intégrer les attentes des voyageurs dans les décisions opérationnelles.

Plans d'actions relatifs à la qualité des services de transport de RATP Dev et de RATP Cap Île-de-France

RATP Dev ne déploie pas d'action clé sur l'ensemble de ses réseaux. Chaque réseau met en œuvre des actions spécifiques selon les attentes et exigences de l'autorité organisatrice de mobilité ou organisme équivalent. RATP Dev produit également des études pour répondre aux attentes des voyageurs des réseaux opérés.

RATP Cap Île-de-France déploie des actions structurées au sein de son système de management de la qualité, reposant sur l'amélioration continue, la mesure de la performance et l'implication des directions. Chaque périmètre dispose d'un référentiel d'indicateurs de qualité de service, piloté régulièrement. Chaque entité contrôlée par RATP Cap Île-de-France dispose d'un responsable qualité de service, chargé du suivi des indicateurs.
Les indicateurs opérationnels, comme la régularité ou la non-réalisation, sont suivis hebdomadairement par les directions concernées. Ces revues permettent d'identifier les dérives et d'engager immédiatement des actions correctives.
Au-delà de ce suivi opérationnel, les résultats sont consolidés mensuellement par le responsable qualité de service et partagés en comité de direction avec les directions impliquées (clients, exploitation, maintenance, etc.), afin d'analyser les tendances, d'évaluer l'efficacité des actions engagées et de décider des ajustements nécessaires.
La filiale assure la gestion des réclamations voyageurs dans un cadre défini par Île-de-France Mobilités. Chaque réclamation est traitée dans les délais impartis selon le canal utilisé. Les réclamations sont traitées par le centre de relation client du Groupe, sauf les réclamations sensibles gérées directement par les filiales. Une charte de traitement des réclamations établie par Île-de-France Mobilités encadre les pratiques.

Plan d'actions relatif à la qualité des services immobiliers de RATP Real Estate

RATP Real Estate, entité contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville, met en œuvre les actions définies par sa politique qualité, notamment le programme d'écoute client « ECHO » et la conduite de 15 000 enquêtes clients occupants, 300 enquêtes clients décideurs et 40 bilans partagés par an.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b)]

Approche en cas de tensions entre les actions clés et les pressions commerciales

[Draft Amended ESRS S4 §14(a) >]
À ce stade, le groupe RATP n'a pas identifié de situation dans laquelle les actions clés sur la qualité de service entreraient en conflit avec des pressions commerciales.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(a)]

Évaluation de l'efficacité des actions relatives à la qualité de service

[Draft Amended ESRS S4 §14(b) >]
L'efficacité des actions menées par l'Epic RATP est évaluée à travers un ensemble d'indicateurs de performance qualité, définis par Île-de-France Mobilités. Ces indicateurs couvrent les principaux thèmes de la qualité de service, notamment la ponctualité et la régularité, l'information aux voyageurs, la propreté des gares, stations, trains, véhicules et sanitaires, la disponibilité des équipements – ascenseurs, escaliers mécaniques, trottoirs roulants, arrêts au trottoir, lignes de contrôle, distributeurs –, la qualité du contact avec les voyageurs sur site, à distance et les délais de réponse téléphonique et écrite, la disponibilité de la vidéoprotection en gare, en station et à bord, ainsi que la disponibilité et propreté des parkings à vélos.
La satisfaction globale des voyageurs est mesurée par les enquêtes de perception pilotées par Île-de-France Mobilités. Le suivi régulier de ces indicateurs renforce la fiabilité du service, la confiance des voyageurs et la crédibilité de l'entreprise.

Des études ciblées peuvent également être mises en place par l'Epic RATP pour mesurer les actions réalisées auprès de voyageurs. Des « boucles courtes » permettent de questionner les voyageurs sur une action mise en place et ainsi collecter au plus près d'un événement l'avis des voyageurs des services de transport. Dans le cadre de plans d'actions dédiés à des améliorations et à l'expérimentation, des études permettent de collecter le ressenti des voyageurs avant et après l'action.

RATP Cap Île-de-France mesure l'efficacité des actions au moyen d'indicateurs de performance qualité définis par Île-de-France Mobilités dans chaque contrat d'exploitation. Ces indicateurs portent notamment sur la régularité et la ponctualité, le traitement des réclamations voyageurs, l'état et la propreté des véhicules, le confort de conduite et la satisfaction globale. Les résultats sont mesurés par des enquêtes de perception pilotées par l'autorité organisatrice de la mobilité. Comme pour l'Epic RATP, le suivi régulier de ces indicateurs renforce la fiabilité du service, la confiance des voyageurs et la crédibilité de l'entreprise.

RATP Real Estate, entité contrôlée par la filiale RATP Solutions Ville, évalue l'efficacité de ses actions selon les standards internationaux ISO 9001 et ISO 20121. Le suivi est réalisé à l'aide de tableaux de bord mis à jour quotidiennement par l'équipe centrale d'excellence opérationnelle et responsabilité sociétale d'entreprise de la filiale, ou directement par les pilotes de processus.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(b)]

Ressources financières allouées aux actions relatives à la qualité de service

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

Les ressources financières allouées aux actions clés en matière de qualité de service relèvent du fonctionnement courant de l'Epic RATP, dans l'exercice de ses missions de service d'intérêt public.
Aucune ressource financière significative n'est spécifiquement affectée à ces actions pour les autres entités du Groupe.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Cibles du groupe RATP relatives à la qualité de service pour les voyageurs [S4-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

Le groupe RATP n'a pas défini de cible relative à la qualité de service pour les voyageurs. Les entités ont chacune défini des cibles propres à leurs périmètres d'activité.

Cibles relatives à la qualité des services de transport de l'Epic RATP

Dans le cadre des contrats d'objectifs conclus avec Île-de-France Mobilités, l'Epic RATP s'appuie sur des cibles mesurables couvrant l'ensemble des indicateurs du système de qualité de service des réseaux. Ces cibles portent notamment sur la perception des voyageurs, la qualité produite et la régularité ou la ponctualité. Elles fixent les niveaux de performance attendus, qui conditionnent l'attribution d'un bonus ou d'un malus, et servent de référence au pilotage de la conformité et de l'amélioration continue du service rendu aux voyageurs.
Ces cibles reprennent ainsi les objectifs opérationnels fixés par l'autorité organisatrice de la mobilité et guident le pilotage réalisé par l'Epic RATP chaque mois, chaque trimestre et sur l'année, permettant d'engager des plans d'actions lorsque les résultats s'éloignent des niveaux attendus.
Les valeurs quantitatives, les unités de mesure et le détail des cibles par indicateur figurent dans les contrats avec Île-de-France Mobilités. Ces contrats définissent également les niveaux de référence servant à comparer les résultats obtenus au niveau attendu. Les méthodologies, hypothèses et sources de données utilisées pour définir les cibles sont également précisées dans lesdits contrats.

Cibles relatives à la qualité des services de transport de RATP Dev et de RATP Cap Île-de-France

RATP Dev n'a pas fixé de cible relative à la qualité des services de transport. Cependant des indicateurs de performance sont déterminés localement par l'autorité organisatrice de la mobilité ou par l'organisme équivalent.
Comme pour l'Epic RATP, RATP Cap Île-de-France utilise les cibles définies par Île-de-France Mobilités dans les contrats d'exploitation, à titre d'exemple en matière de régularité, d'information aux voyageurs, de propreté.

Cibles relatives à la qualité des services immobiliers de RATP Real Estate

Dans le cadre de sa politique dédiée aux activités événementielles, RATP Real Estate (entité contrôlée par RATP Solutions Ville) poursuit l'objectif d'améliorer la satisfaction client, avec une moyenne à atteindre de 4,7/5 et un Net Promoter Score (NPS) égal à 79.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43]

Accessibilité et inclusion sociale

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur les IRO matériels ci-dessous, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Impact négatif	Défaut d'accessibilité des services de transport du Groupe provoquant des atteintes aux droits humains	Atteinte au respect des droits humains des personnes si les pratiques du Groupe présentent un caractère trop discriminatoire, ou bien entravent significativement l'accès au service de transport.
Impact négatif	Hausse des prix de l'énergie pouvant générer une augmentation des prix des activités restreignant l'accessibilité aux services	L'inflation énergétique accroît les coûts d'exploitation et les tarifs pour les voyageurs. Cette hausse limite l'accès aux services pour certains publics et peut accentuer les inégalités sociales.

L'impact négatif relatif à la hausse des prix de l'énergie est traité par le groupe RATP dans le cadre de ses actions de maîtrise des coûts énergétiques, présentées au chapitre « Changement climatique [ESRS E1] » du présent rapport.

Les filiales RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems ne sont pas concernées par ces impacts négatifs matériels étant donné que leurs activités ne sont pas liées à des services de transport.

Politiques du groupe RATP relatives à l'accessibilité et à l'inclusion sociale des voyageurs[S4-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS S4 §9 >]

Le groupe RATP ne dispose pas d'une politique commune relative à l'accessibilité et à l'inclusion sociale des voyageurs. Les entités ont chacune leurs propres politiques pour leurs périmètres d'activité.

Politiques relatives à l'accessibilité et à l'inclusion sociale de l'Epic RATP

La politique d'accessibilité de l'Epic RATP repose sur un engagement historique aux côtés d'Île-de-France Mobilités depuis plus de 30 ans pour assurer l'accessibilité du réseau aux personnes en situation de handicap. Elle a pour objectif général de faciliter l'accès aux services de transport pour toutes les personnes en situation de handicap, qu'il soit sensoriel, physique, moteur ou mental.
La politique est décrite dans le pilier « Accessibilité et accompagnement des personnes à mobilité réduite » de la politique de qualité de service, au sous-chapitre « Politiques relatives à la qualité des services de transport de l'Epic RATP ».

Politiques relatives à l'accessibilité et à l'inclusion sociale de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France

RATP Dev ne dispose pas de politique relative à l'accessibilité et à l'inclusion sociale, les réseaux opérés déployant chacun une approche spécifique conforme au cadre légal local et aux exigences fixées par l'autorité organisatrice de la mobilité ou organisme équivalent.
RATP Cap Île-de-France intègre l'accessibilité et l'inclusion dans sa politique d'excellence opérationnelle. Les véhicules opérés sont équipés de rampes d'accès aux personnes à mobilité réduite, ainsi que d'équipements d'annonces sonores et visuelles, et le personnel opérateur bénéficie de formations dédiées. Une charte encadre le traitement des demandes d'accessibilité. Des audits internes ainsi que les enquêtes « clients mystère » menées par Île-de-France Mobilités permettent d'identifier les écarts et de mettre en œuvre des actions correctives.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS S4 §9]

Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs relatifs à l'accessibilité et à l'inclusion sociale [S4-2]

[Draft Amended ESRS S4 §13 >]

L'Epic RATP propose une prise en charge en taxi pour les voyageurs en fauteuil roulant lorsque leur parcours devient inaccessible en raison d'une perturbation et en l'absence de solution de report.
De plus, chaque signalement ou réclamation adressé à la « Mission accessibilité » de l'Epic RATP fait l'objet d'un traitement individualisé. Lorsque les informations transmises le permettent, des recherches sont menées auprès des services concernés. Une fois les causes identifiées, ces services mettent en place des mesures correctives dès que cela est possible.
Dans les réseaux opérés par RATP Dev, chaque autorité organisatrice de mobilité ou organisme équivalent définit les objectifs de qualité d'exploitation du réseau, les mécanismes de pénalités associés et les décisions de réparation des préjudices subis.

[< Draft Amended ESRS S4 §13]

Actions du groupe RATP relatives à l'accessibilité et à l'inclusion sociale des voyageurs [S4-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

Le groupe RATP ne dispose pas d'un plan d'actions commun relatif à l'accessibilité et à l'inclusion sociale des voyageurs. Les entités ont chacune leurs propres plans d'actions pour leurs périmètres d'activité.

Plan d'actions relatif à l'accessibilité et à l'inclusion sociale de l'Epic RATP

L'Epic RATP met en œuvre un ensemble d'actions clés visant à prévenir, atténuer ou corriger les impacts négatifs susceptibles d'affecter l'accessibilité du réseau et l'expérience des voyageurs en situation de handicap. Les axes opérationnels sont les suivants, détaillés dans ce sous-chapitre :

- amélioration des équipements et adaptation des infrastructures ;
- renforcement de la maintenance et de la disponibilité des équipements ;
- déploiement de solutions de sonorisation, d'assistance et de substitution ;
- renforcement de l'accessibilité numérique des services et interfaces ;

– renforcement des compétences des agents et de l'accompagnement humain ;
– enforcement de la concertation et coconstruction avec les associations et collectivités.

◆ ***Amélioration des équipements et adaptation des infrastructures***

L'Epic RATP a déployé un ensemble d'actions visant à moderniser et renforcer l'accessibilité des espaces voyageurs.

En 2025, des balises sonores ont été installées dans 20 stations pour faciliter le repérage des accès et des services essentiels. Des panneaux de signalétique augmentée permettant aux personnes malvoyantes de se repérer dans les espaces ont été installés dans ces stations. Des passages élargis ont été progressivement installés aux portiques de contrôle et des interphones accessibles dotés de balises sonores et de boucles magnétiques ont été déployés. Les escaliers ont été sécurisés au moyen de bandes d'éveil de vigilance, de nez de marches et de contremarches contrastées, ainsi que de mains courantes prolongées. L'information voyageurs sonore et visuelle a été renforcée grâce à l'installation de dispositifs indiquant les temps d'attente, les directions et les perturbations. De nouveaux automates de vente intégrant une interface vocale et des balises sonores ont été déployés. L'ensemble de ces actions s'inscrit dans la poursuite du programme équipements et aménagements des espaces à destination des personnes déficientes sensorielles (Equisens), qui vise à déployer des dispositifs visuels, sonores et tactiles dans les espaces de l'Epic RATP.

La mise en service des prolongements des lignes 14 et 11 du Métro parisien conformément à la réglementation garantit que les nouvelles infrastructures mises en exploitation respectent les exigences légales applicables en matière d'accessibilité. Ces prolongements intègrent ainsi, dès leur conception et leur mise en service, les dispositifs requis pour permettre l'accès des personnes en situation de handicap aux espaces voyageurs, aux quais et aux circulations associées, dans le cadre défini par la réglementation en vigueur.

Le déploiement de nouveaux matériels roulants participe également à l'amélioration de l'accessibilité du réseau. Les rames de type MF19 mises en service sur la ligne 10 du métro en octobre 2025 et les rames de type TW20 déployées sur la ligne T1 du tramway en décembre 2024 sont conformes aux normes techniques applicables au moment de leur mise en exploitation. À ce titre, elles permettent une prise en compte des exigences réglementaires en matière d'accessibilité, notamment en ce qui concerne l'accès aux véhicules, l'information voyageurs et l'ergonomie des équipements embarqués.

Dans les stations rénovées et en complément des actions du programme Equisens, des équipements accessibles – balises sonores, automates de vente à interface vocale et signalétique adaptée – ont été installés en 2025 et continueront de l'être « par défaut » dans les années à venir. Les prochains chantiers, échelonnés jusqu'en 2035, incluent la finalisation du remplacement des matériels roulants selon le calendrier annoncé par Île-de-France Mobilités.

Enfin, une convention d'étude relative à la faisabilité de la mise en accessibilité de huit stations de la ligne 6 du métro a été signée le 5 juin 2025 entre Île-de-France Mobilités, la Ville de Paris, la Région Île-de-France et l'Epic RATP.

◆ ***Renforcement de la maintenance et de la disponibilité des équipements***

L'Epic RATP assure en continu la maintenance corrective, préventive et patrimoniale des ascenseurs, escaliers mécaniques et trottoirs roulants. Ces actions visent à garantir un fonctionnement optimal des équipements d'accessibilité. L'état des ascenseurs est publié en ligne et actualisé trois fois par jour afin de permettre aux voyageurs de préparer leurs déplacements.

◆ ***Déploiement de solutions de sonorisation, d'assistance et de substitution***

L'Epic RATP a poursuivi la mise en place de dispositifs de sonorisation du nom des stations, notamment sur la ligne 10 du métro, et a débuté leur déploiement sur les lignes 7, 8 et 12 du métro. L'application « Compagnon Train » permet de compléter ces dispositifs en offrant une solution numérique de sonorisation pour les lignes non encore équipées. Une extension progressive de ces systèmes à d'autres lignes, telles que les lignes 3 bis et 7 bis du Métro parisien, est en cours.

L'Epic RATP a étendu l'application de guidage vocal, initialement expérimentée sur la ligne 11 du métro, à environ 25 stations supplémentaires sur les lignes 9 et 10 du métro en 2024. Le dispositif Stopbus, permettant aux voyageurs de signaler leur arrêt via un boîtier Bluetooth connecté à un téléphone, a été déployé en juin 2024 sur 11 lignes, soit 214 véhicules.

Les équipes en gare et en station disposent de guides pratiques, de plans adaptés et de fiches détaillées des équipements disponibles pour accompagner au mieux les voyageurs en situation de handicap. Des outils numériques ont été déployés pour permettre aux agents d'accéder en temps réel aux informations nécessaires.

L'Epic RATP a élaboré et diffuse depuis plusieurs années sur son site ratp.fr, des guides pratiques pour différents types de handicaps – fauteuil roulant, déficience visuelle, seniors, touristes à mobilité réduite, dans des formats faciles à lire et à comprendre (FALC) –, ainsi que des plans adaptés tels que le plan usager en fauteuil roulant (UFR), le plan Paris mobilité réduite et des plans simplifiés. Un atlas en braille et en gros caractères a été mis à disposition, et un kit « Atelier mobilité adaptée » a été conçu pour les professionnels accompagnant des publics en situation de handicap.

◆ ***Renforcement de l'accessibilité numérique des services et interfaces***

L'accessibilité numérique des outils en ligne de la RATP a été renforcée à travers une refonte globale du site Internet ratp.fr et de l'application mobile Bonjour RATP, visant à améliorer leur conformité au Référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA). En 2025, le site ratp.fr a atteint un taux de conformité de 79,5 % au RGAA. L'application Bonjour RATP a également connu une mise à niveau en matière d'accessibilité numérique, avec un taux de conformité de 77,5 % au RGAA en 2025.

Par ailleurs, une solution de traduction automatique par intelligence artificielle a été intégrée aux terminaux des agents afin d'améliorer la communication avec les voyageurs malentendants ou non francophones, grâce à la traduction et à la transcription en temps réel.

◆ ***Renforcement des compétences des agents et de l'accompagnement humain***

L'Epic RATP a poursuivi la montée en compétences de ses équipes pour garantir un accompagnement adapté aux voyageurs en situation de handicap. À fin 2025, plus de 27 000 salariés au contact du public ont été sensibilisés au handicap. Les formations spécifiques, comme celle dite « S3A » (symbole d'accueil, d'accompagnement et d'accessibilité) dédiée à l'accueil des personnes en situation de handicap mental ou encore la formation SACHA sur le service attentionné pour nos clients handicapés, ont été déployées en 2024 pour

renforcer les bonnes pratiques. Un module d'e-learning consacré au handicap a alors été intégré aux formations initiales et aux sessions de maintien des compétences, puis déployé à l'ensemble des agents des gares et stations.

Ces actions s'inscrivent dans le cadre des certifications délivrées par Handéo. À fin 2025, toutes les lignes de métro et de RER, la ligne OrlyVal et les lignes de tramway 5, 6, 7 et 8 exploitées par l'Epic RATP sont certifiées Cap'Handéo « Services de mobilité », attestant d'un niveau reconnu nationalement en matière de prise en charge des personnes en situation de handicap.

◆ ***Renforcement de la concertation et coconstruction avec les associations et collectivités***

Les canaux de concertation et coconstruction avec les associations d'usagers en situation de handicap sont présentés dans le sous-chapitre « Canaux de dialogue spécifiques aux associations représentant des personnes en situation de handicap dans les transports ».
L'Epic RATP a mis en œuvre les engagements de la charte signée avec Île-de-France Mobilités et la Confédération française pour la promotion sociale des aveugles et amblyopes (CFPSAA) en 2024. Les actions comprennent le déploiement de dispositifs sonores, l'installation de manchons en braille, le développement d'outils de guidage et la mise en place de solutions permettant de mieux repérer les équipements dans les stations.

Plans d'actions relatifs à l'accessibilité et à l'inclusion sociale de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France

RATP Dev ne déploie pas de plan d'actions global relatif à l'accessibilité et à l'inclusion sociale, mais des initiatives sont déployées en local. Lorsque des actions spécifiques sont nécessaires, leur déploiement, suivi et évaluation sont définis par l'autorité organisatrice de la mobilité du territoire ou par l'organisme équivalent hors de France.

RATP Cap Île-de-France déploie des actions visant à renforcer l'accessibilité du service rendu. Les plans de ligne identifient les arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite, les véhicules sont équipés de rampes d'accès aux personnes à mobilité réduite et d'annonces sonores et visuelles, et le personnel est formé à l'accueil des publics en situation de handicap. Des outils comme Roger Voice facilitent la communication avec les voyageurs malentendants.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b)]

Approche en cas de conflits entre actions clés et des pressions commerciales

[Draft Amended ESRS S4 §14(a) >]

Concernant les questions d'accessibilité, l'Epic RATP adopte une approche proactive et collaborative pour gérer les arbitrages avec Île-de-France Mobilités. Ces entités engagent des discussions constructives pour trouver des solutions qui répondent aux besoins des voyageurs tout en respectant les contraintes opérationnelles et budgétaires.
Les projets peuvent être priorisés en fonction de critères tels que l'intérêt général, la pertinence par rapport aux besoins des voyageurs, la faisabilité technique et financière, les objectifs de développement durable, etc. Une commission ou un comité de pilotage peut être mis en place pour examiner ces priorités et allouer les financements disponibles. Ces décisions sont souvent prises en concertation avec les parties prenantes, incluant les collectivités locales, afin d'assurer une approche équilibrée et intégrée dans le développement du réseau de transport.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(a)]

Évaluation de l'efficacité des actions clés

[Draft Amended ESRS S4 §14(b) >]

L'efficacité des actions menées par l'Epic RATP est évaluée à travers un ensemble d'indicateurs de performance qualité, définis par Île-de-France Mobilités. Ces indicateurs permettent de suivre de manière précise et régulière le fonctionnement des équipements essentiels notamment ceux pour les personnes à mobilité réduite. Sur les réseaux métro et RER, ils couvrent la disponibilité des ascenseurs, des escaliers mécaniques et des trottoirs roulants, ainsi que la rapidité avec laquelle ces équipements sont remis en service lorsqu'ils tombent en panne. Leur performance en temps réel est également observée afin d'évaluer les conditions d'accessibilité au quotidien.
Sur le réseau de surface, d'autres indicateurs portent sur la disponibilité des palettes bus et sur les arrêts au trottoir indispensables pour faciliter la montée et la descente des voyageurs.
La satisfaction globale des voyageurs est mesurée par les enquêtes de perception pilotées par Île-de-France Mobilités.

RATP Cap Île-de-France mesure l'efficacité des actions au moyen d'indicateurs de performance qualité définis par Île-de-France Mobilités dans chaque contrat d'exploitation. Les résultats sont mesurés par des enquêtes « clients mystère » pilotées par l'autorité organisatrice de la mobilité. Les réclamations liées à l'accessibilité sont faibles, de l'ordre d'une à deux par an, et peuvent donner lieu à un contact téléphonique pour préciser le besoin de l'usager.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(b)]

Ressources financières allouées aux actions clés

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

La mise en œuvre des actions clés liées à l'accessibilité et à l'inclusion sociale de l'Epic RATP mobilise une enveloppe financière spécifique dédiée définie par Île-de-France Mobilités et des programmes d'investissement associés. Cette enveloppe constitue la ressource financière principale mobilisée.
Selon la nature des actions, les financements mobilisés proviennent du budget d'exploitation pour les actions de fonctionnement, de maintenance ou de maintien du niveau de service accessibilité, du plan quinquennal d'investissement pour les projets d'investissement structurants, du contrat de plan État-Région (CPER) pour les projets relevant de ce dispositif (comme les créations et prolongements de lignes) ou encore d'un budget d'innovation.
Dans le cadre du programme d'investissement, des ressources spécifiques financées par Île-de-France Mobilités sont allouées aux actions en faveur de l'accessibilité. Le contrat prévoit notamment le financement d'escaliers mécaniques dans le métro historique et le financement du programme Equisens.

Pour les autres entités du Groupe, aucune ressource financière significative n'est affectée spécifiquement à la conduite des actions en lien avec l'accessibilité et l'inclusion sociale.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Cibles du groupe RATP relatives à l'accessibilité et à l'inclusion sociale des voyageurs [S4-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

Le groupe RATP n'a pas défini de cible relative à l'accessibilité et à l'inclusion sociale des voyageurs. Les entités ont chacune défini des cibles propres à leurs périmètres d'activité.

Cibles relatives à l'accessibilité des services de transport de l'Epic RATP

Dans le cadre des contrats d'exploitation conclus avec Île-de-France Mobilités, l'Epic RATP s'appuie sur des cibles mesurables couvrant l'ensemble des indicateurs liés à l'accessibilité du réseau. Ces cibles fixent les niveaux de performance attendus, qui conditionnent l'attribution d'un bonus ou d'un malus, et servent de référence au pilotage de la conformité et de l'amélioration continue du service rendu aux voyageurs.
Les valeurs quantitatives, les unités de mesure et le détail des cibles par indicateur figurent dans les contrats avec Île-de-France Mobilités. Ces contrats définissent également les niveaux de référence servant à comparer les résultats obtenus au niveau attendu. Les méthodologies, hypothèses et sources de données utilisées pour définir les cibles sont également précisées dans lesdits contrats.
Le suivi des cibles s'appuie notamment sur les indicateurs reposant sur les retours des voyageurs et sur les dispositifs d'écoute et de concertation avec les publics concernés. Ces démarches permettent d'évaluer l'efficacité des actions dédiées à l'accessibilité et d'apprécier, le cas échéant, la performance atteinte par rapport aux cibles.
Dans le cadre du reporting contractuel, l'Epic RATP transmet à Île-de-France des données relatives :

- aux équipements et services favorisant l'accessibilité – escaliers mécaniques, trottoirs roulants, ascenseurs, passages élargis contrôlés, guichets adaptés, boucles à induction magnétique, bandes d'éveil vigilance, arrêts et lignes de bus accessibles ;
- à la disponibilité des escaliers mécaniques, trottoirs roulants et ascenseurs, des palettes d'accès aux bus et de la qualité d'accostage ;
- au nombre d'automates à interface vocale détectables, balises sonores, manchons en braille, ainsi qu'aux formations – initiale et continue – suivies par les agents en gare et station, et aux autres salariés concernés.

Cibles relatives à l'accessibilité des services de transport de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France

RATP Dev n'a pas fixé de cible relative à l'accessibilité et à l'inclusion sociale, des cibles étant déterminées localement par l'autorité organisatrice de mobilité ou organisme équivalent pour chaque réseau opéré.

Comme pour l'Epic, RATP Cap Île-de-France utilise les cibles définies par Île-de-France Mobilités dans les contrats d'exploitation.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43]

Continuité des services de transport

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur l'impact matériel ci-dessous, identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Impact négatif	Conflits sociaux entraînant une perturbation des activités des personnes et entreprises dépendantes des services de transport	Les grèves ou mouvements sociaux perturbent la mobilité quotidienne des voyageurs. Ils affectent aussi l'activité des entreprises dépendantes du transport. Ces interruptions peuvent entraîner des pertes économiques significatives pour les voyageurs.

Les filiales RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems ne sont pas concernées par cet impact négatif étant donné que leurs activités ne sont pas liées à des services de transport.

Politiques relatives à la continuité de service pour les voyageurs [S4-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34cb) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS S4 §9 >]

Le groupe RATP ne dispose pas d'une politique unique relative à la continuité de service pour les voyageurs sur les réseaux opérés par ses entités. Les entités ont chacune leurs propres politiques pour leurs périmètres d'activité.

Politiques relatives à la continuité de service de l'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France

Une politique de continuité du service est mise en place par l'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France sur les réseaux franciliens opérés pour le compte d'Île-de-France Mobilités.
Pour le réseau d'Île-de-France, cette politique s'appuie à la fois sur les engagements inscrits dans les contrats avec Île-de-France Mobilités, ainsi que sur la loi n° 2007-1224 relative au dialogue social et à la continuité du service public, codifiée aux articles L.1222-2 et suivants du Code des transports français. Ensemble, ces textes définissent les principes qui encadrent la garantie du service public de transport, même lorsqu'un événement vient perturber l'exploitation, à l'exception des situations de force majeure prévues par la réglementation.
Cette politique précise aussi les règles d'information des voyageurs en cas de perturbation, qu'elle soit prévue ou imprévue. En application de l'article L.1222-8 du Code des transports français, chaque usager doit pouvoir accéder à une information gratuite, fiable et précise sur le service assuré. Les grèves du personnel des entités RATP entrent dans le champ des perturbations prévisibles et ne constituent pas un cas de force majeure, sauf lorsqu'il s'agit de grèves de portée nationale nécessitant une analyse spécifique.
La politique s'applique également en lien avec SNCF Voyageurs pour les lignes RER A et B, dont l'exploitation est partagée avec

le groupe RATP. Elle vise toutes les situations considérées comme prévisibles au sens de la loi : grèves, plans de travaux, incidents techniques ou aléas climatiques dès lors qu'un délai de 36 heures s'est écoulé, ainsi que tout événement porté à la connaissance des entités RATP par l'État ou par Île-de-France Mobilités dans les mêmes conditions. Les obligations en matière de continuité du service et d'information voyageurs s'appliquent dans l'ensemble de ces circonstances, qu'elles soient anticipées ou non.
Les contrats précisent également les modalités selon lesquelles l'information doit être délivrée aux voyageurs, ainsi que les conditions de remboursement des titres de transport en cas de non-respect des obligations légales ou contractuelles.

Politiques relatives à la continuité de service de RATP Dev

Concernant les réseaux de transport hors Île-de-France, la filiale RATP Dev ne dispose pas de politique unique relative à la continuité de service. Chaque réseau applique des règles définies selon la réglementation locale et les exigences des autorités organisatrices de mobilité ou organismes équivalents.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(cb) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS S4 §9]

Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs relatifs à la continuité des services de transport [S4-2]

[Draft Amended ESRS S4 §13 >]

L'Epic RATP applique une politique de remboursement définie dans les contrats conclus avec Île-de-France Mobilités, applicable notamment en cas de grève affectant l'offre de transport et en cas de situation inacceptable de dégradation durable de la ponctualité.

Remboursement des voyageurs en cas de grève

En cas de grève, l'Epic RATP met en œuvre un mécanisme de remboursement lorsque l'offre de transport réalisée est inférieure aux niveaux de service minimum définis contractuellement par réseau avec Île-de-France Mobilités. Dans ce cas, les voyageurs concernés, titulaires d'un abonnement mensuel ou annuel et ayant subi un préjudice avéré, peuvent bénéficier d'un remboursement équivalent à 1/30e de leur forfait mensuel par jour de service insuffisant, après dépôt et validation d'une demande sur la plateforme de dédommagement d'Île-de-France Mobilités. Les modalités d'éligibilité sont encadrées par le contrat conclu entre l'Epic RATP et Île-de-France Mobilités.

Remboursement des voyageurs en cas de situation inacceptable

Indépendamment des grèves, un remboursement est prévu en cas de dégradation durable de la ponctualité sur certains axes du réseau RER, lorsque les seuils contractuels de ponctualité ne sont pas atteints sur plusieurs mois au cours d'une année civile. Le remboursement, effectué par l'Epic RATP selon un barème progressif, concerne les voyageurs titulaires d'un abonnement mensuel ou annuel, sur la base d'une demande déposée via la plateforme de dédommagement d'Île-de-France Mobilités. Les conditions d'application, les exclusions et les règles de non-cumul sont définies par le contrat conclu entre l'Epic RATP et Île-de-France Mobilités.

Lorsqu'un incident d'exploitation impacte les voyageurs, plusieurs actions de remédiation sont systématiquement mises en œuvre :
- accueil des voyageurs évacués, selon les besoins de la ligne concernée ;
- communication après incident via les canaux habituels (blog, X, maRATP) ;
- études de perception des voyageurs pour comprendre leur ressenti ;
- enquêtes réalisées auprès des agents après les incidents majeurs ;
- veille en temps réel des réseaux sociaux, incluant l'outil « Sillon » testé pendant les JOP et désormais pérennisé.

Dans les réseaux opérés par RATP Dev, chaque autorité organisatrice de la mobilité ou organisme équivalent définit les objectifs de qualité d'exploitation du réseau, les mécanismes de pénalités associés et les décisions de réparation des préjudices subis.

[< Draft Amended ESRS S4 §13]

Actions relatives à la continuité de service pour les voyageurs [S4-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

Le groupe RATP ne dispose pas d'un plan d'actions commun relatif à l'accessibilité et à l'inclusion sociale des voyageurs. Les entités ont chacune leurs propres plans d'actions pour leurs périmètres d'activité.

Plan d'actions relatif à la continuité de service de l'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France

L'Epic RATP met en œuvre sur tous les réseaux qu'il opère un ensemble d'actions clés visant à garantir la continuité du service public et l'information des voyageurs dans toutes les situations perturbées. Ces actions s'inscrivent dans le cadre des obligations du contrat conclu avec Île-de-France Mobilités et des dispositions de la loi n° 2007-1224 relative au dialogue social et à la continuité du service public, codifiée aux articles L.1222-2 et suivants du Code des transports français.

◆ *Actions en cas de perturbations prévisibles*

Lorsque la perturbation est considérée comme prévisible, qu'il s'agisse d'une grève, d'un plan de travaux ou d'un aléa climatique depuis plus de 36 heures, ou de tout évènement porté à la connaissance de l'Epic RATP dans les mêmes délais, l'Epic met en place un plan de transport adapté (PTA) et un plan d'information adapté (PIA). Ces plans sont élaborés à partir des priorités de desserte et des niveaux de service définis par IDFM, et reposent sur des procédures internes destinées à en assurer la bonne exécution.
L'Epic RATP doit mobiliser les moyens nécessaires pour appliquer l'offre prévue dans ces plans. Elle transmet à IDFM les déclinaisons opérationnelles du PTA et définit avec l'autorité organisatrice les cas pratiques d'application du PTA. Conformément à l'article L.1222-8 du Code des transports, l'information aux voyageurs liée à ces perturbations prévisibles doit être communiquée au plus tard 24 heures avant leur début.
Le non-respect de ces obligations peut entraîner l'application de pénalités contractuelles. L'information des voyageurs associée au PTA/PIA est diffusée sur l'ensemble des canaux disponibles dans les espaces voyageurs, sur les sites Internet, les applications et les autres supports d'information du réseau francilien.

◆ *Actions en cas de perturbations non prévisibles*

Lorsque la perturbation survient soudainement, l'Epic RATP élabore, en anticipant autant que possible, des scénarios types permettant de proposer rapidement un service adapté aux voyageurs. Ces

scénarios sont partagés avec Île-de-France Mobilités. L'Epic RATP diffuse alors, en temps réel et de la manière la plus complète possible, les informations utiles, y compris les conseils d'itinéraires de substitution pouvant utiliser d'autres réseaux que ceux exploités par l'Epic RATP.

Les pratiques de la filiale RATP Cap Île-de-France sont alignées sur celles de l'Epic RATP en matière d'actions mises en œuvre pour assurer la continuité de service, notamment en ce qui concerne l'information préalable des voyageurs, la mise en place de plans adaptés en cas de perturbation et l'utilisation de supports de communication pour anticiper et accompagner les voyageurs.

Au même titre que l'Epic RATP, RATP Cap Île-de-France utilise des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV), qui transmettent en temps réel les données de circulation des véhicules, le suivi de la réalisation de l'offre ainsi que les incidents sur le réseau. Ces outils assurent une surveillance continue, permettant d'identifier immédiatement les perturbations et de piloter l'exploitation de manière réactive, sans attendre les analyses consolidées une fois par jour. Ils permettent d'anticiper et de corriger rapidement les écarts par rapport à l'offre prévue, tout en garantissant une information aux voyageurs qui soit fiable, précise et immédiate.
Les facteurs de risques (ressources humaines, techniques, externes) sont identifiés de manière préventive. Des actions destinées à en réduire l'impact sont planifiées afin de limiter les interruptions majeures et garantir un service aussi fiable, continu et sécurisé que possible.

Plan d'actions relatif à la continuité de service de RATP Dev

Concernant les réseaux de transport hors Île-de-France, la filiale RATP Dev ne dispose pas de plan d'actions unique relatif à la continuité de service. Chaque réseau applique des règles définies selon la réglementation locale et les exigences des autorités organisatrices de mobilité ou organismes équivalents. Les procédures de continuité de service sont définies et mises en œuvre localement. En France, chaque entité contrôlée par RATP Dev élabore un plan de continuité en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité, visant à garantir un niveau minimum de service et une information préalable des voyageurs.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b)]

Approche en cas de tensions entre les actions et les pressions commerciales

[Draft Amended ESRS S4 §14(a) >]

Lorsque la mise en œuvre des actions clés entre en tension avec d'autres impératifs internes, l'Epic RATP, RATP Cap Île-de-France et les entités contrôlées par RATP Dev en France appliquent en priorité les obligations définies par la loi n° 2007-1224 relative au dialogue social et à la continuité du service public, ainsi que celles prévues par son contrat avec Île-de-France Mobilités.
Concernant les réseaux opérés par RATP Dev hors de France, l'approche en cas de tension dépend de la législation locale et des exigences contractuelles de l'autorité organisatrice de la mobilité ou organisme équivalent.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(a)]

Évaluation de l'efficacité des actions clés

[Draft Amended ESRS S4 §14(b) >]

L'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France évaluent l'efficacité de ses actions clés en matière de continuité du service et d'information des voyageurs à travers les mécanismes prévus dans leurs contrats avec Île-de-France Mobilités, ainsi que les obligations légales applicables. Le suivi s'appuie notamment sur les indicateurs contractuels de qualité de service, dont l'enquête annuelle de perception des voyageurs constitue un élément central.
Chaque année, Île-de-France Mobilités mène une enquête pour mesurer la satisfaction des voyageurs sur différents aspects du service. Cette enquête permet de produire un indice de perception voyageurs, calculé pour chaque ligne. Les résultats sont communiqués à l'Epic RATP tous les mois, tous les trimestres et en fin d'année, puis analysés conjointement chaque trimestre.
L'ensemble de ces dispositifs permet d'apprécier dans quelle mesure les actions mises en œuvre par l'Epic RATP contribuent à améliorer l'expérience des voyageurs, en particulier lors des situations perturbées.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(b)]

Ressources financières allouées aux actions clés

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

Les actions clés mises en œuvre par l'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France pour améliorer la continuité de service des transports publics reposent sur des ressources financées directement par Île-de-France Mobilités dans le cadre de son programme d'investissements.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Cibles relatives à la continuité de service pour les voyageurs [S4-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

Cibles relatives à la continuité de service de transport de l'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France

Dans le cadre des contrats d'exploitation conclus avec Île-de-France Mobilités, l'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France appliquent des cibles mesurables couvrant l'ensemble des indicateurs liés à l'information voyageurs en situation perturbée et au taux de réalisation de l'offre contractuelle. Ces cibles définissent les niveaux de performance attendus, conditionnent les mécanismes de bonus/malus et servent de référence au pilotage de la conformité et de l'amélioration continue du service rendu aux voyageurs. Chaque indicateur dispose d'un niveau de performance mesurable, fixé contractuellement.
Les valeurs quantitatives, les unités, les niveaux de référence, ainsi que les méthodologies, hypothèses et sources de données utilisées pour les établir figurent dans les contrats avec Île-de-France Mobilités.
Les cibles contractuelles sont directement liées aux obligations de continuité du service et d'information voyageurs, notamment lors des perturbations.
Les engagements spécifiques en cas de grève, prévus par les articles L1222-1 à L1222-12 du Code des transports français et par les dispositions contractuelles, définissent les niveaux de service attendus. En cas de perturbation prévisible entraînant un service inférieur ou égal à 75 % de l'offre réellement prévue sur le réseau tramway, Île-de-France Mobilités demande à l'Epic RATP d'assurer au moins

50 % de l'offre réellement prévue sur certaines plages horaires.
Les modalités de plan de transport adapté et de transmission des informations à Île-de-France Mobilités sont définies contractuellement, notamment aux articles 17 et 43. Le taux de réalisation est communiqué quotidiennement et fixé définitivement à J+2.
Le suivi des cibles s'appuie notamment sur l'enquête perception voyageurs, qui mesure la qualité de l'information en situation perturbée notamment le délai de l'information, la communication de l'heure de reprise, la qualité des annonces sonores, l'information sur la cause de la perturbation, l'utilité de l'information et la réactualisation de l'information.

Ces enquêtes, réalisées par Île-de-France Mobilités, permettent d'évaluer la perception des voyageurs des services opérés par l'Epic RATP.

Cibles relatives à la continuité de service de transport de RATP Dev

RATP Dev n'a pas fixé de cible relative à la continuité de service, des cibles étant déterminées localement par l'autorité organisatrice de mobilité ou organisme équivalent pour chaque réseau opéré.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43]

Cybersécurité et résilience des transports

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur l'impact matériel ci-dessous, identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Impact négatif	Cyber-attaque générant une interruption de service entravant la mobilité des voyageurs	Une cyberattaque peut interrompre les transports publics, causant des retards importants. Les déplacements liés au travail, aux soins ou aux besoins essentiels sont directement touchés. Les personnes vulnérables risquent un isolement accru.

La filiale RATP Solutions Ville n'est pas concernée par cet impact négatif étant donné que ses activités ne sont pas liées à des services de transport.

Politiques relatives à la cybersécurité en lien avec les voyageurs [S4-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS S4 §9 >]

La politique de cybersécurité du groupe RATP encadre l'usage des technologies numériques nécessaires au fonctionnement et à l'optimisation des systèmes de transport. Elle définit les objectifs de sécurité à atteindre pour l'ensemble des systèmes d'information, qu'il s'agisse de systèmes de gestion, d'exploitation ou de transport. Sa mise en œuvre s'appuie sur une organisation dédiée pilotée par la direction cybersécurité du Groupe, rattachée à la direction générale, et déployée dans chaque direction, business unit et filiale par des responsables cybersécurité. RATP Dev applique une organisation similaire, animée par son directeur cybersécurité rattaché au directeur des systèmes d'information.

Cette politique prend en compte les réglementations relatives à la gestion des infrastructures critiques ainsi que les exigences de cybersécurité en vigueur dans les pays où le Groupe opère. Elle est publiée dans les référentiels documentaires internes, revue régulièrement et vérifiée par un dispositif de contrôle interne. Les exigences applicables aux prestations externalisées sont intégrées dans les contrats via des clauses contractuelles et un plan d'assurance cybersécurité. La politique s'applique à l'activité d'opérateur de transports du groupe RATP.

Les pratiques de RATP Dev sont alignées sur celles du Groupe, avec une déclinaison structurée autour des référentiels NIST Cybersecurity Framework 2.0 et Zero Trust.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS S4 §9]

Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs relatifs à la cybersécurité et à la résilience des transports [S4-2]

[Draft Amended ESRS S4 §13 >]

Les conséquences relatives à l'impact négatif matériel « Interruption de service liée à une cyberattaque entravant la mobilité des voyageurs » sont très proches de celles relatives à la continuité des services de transport. Des informations sur les processus de remédiation de l'impact négatif sont ainsi présentées au chapitre « Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs relatifs à la continuité des services de transport [S4-2] ».

[< Draft Amended ESRS S4 §13]

Actions relatives à la cybersécurité en lien avec les voyageurs [S4-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

En 2025, le groupe RATP a mis en œuvre les projets prévus dans sa feuille de route stratégique cybersécurité. Ces actions prolongent le programme de montée en maturité lancé en 2023, comprenant une solution de cybersécurité de type EDR déployée sur l'ensemble des postes de travail de l'Epic RATP et des filiales, un centre de réponse à incident (CERT) reconnu nationalement et intégré dans la communauté interCERT, ainsi qu'un dispositif de gestion de crise adapté aux problématiques de cybersécurité et reposant sur un vivier de personnel formé.
Sur le périmètre des services de transport, les actions menées en 2025 ont porté sur :

- la sécurisation des systèmes permettant l'introduction du nouveau matériel roulant connecté (type MF19) et ;
- la construction de l'infrastructure nécessaire à l'ouverture à la concurrence du réseau des bus parisiens, afin que les opérateurs remportant les lots puissent opérer sur des systèmes sécurisés.

Les filiales contribuent également au renforcement de la cybersécurité. Cela se traduit par une prise en compte transverse de la cybersécurité par les salariés, des campagnes de sensibilisation et des actions menées en interne et auprès des fournisseurs pour limiter la survenance de risques. En anticipation des directives (UE) 2022/2555 (dite « directive NIS 2 ») et (UE) 2022/2557 (dite « directive REC »), un canevas d'évaluation du risque cyber fondé sur les huit risques opérationnels du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) est utilisé dans les filiales opérant des trains et des métros pour identifier les événements cyber redoutés, avec des actions de mitigation discutées avec les autorités organisatrices de la mobilité. Dans cette même perspective, des clauses contractuelles ont été établies pour couvrir le risque cyber introduit par la chaîne des fournisseurs.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b)]

Approche en cas de tensions entre actions clés et des pressions commerciales

[Draft Amended ESRS S4 §14(a) >]

À ce stade, le groupe RATP n'a pas identifié de situation dans laquelle les actions clés de cybersécurité entreraient en conflit avec d'autres pressions commerciales. Les actions clés menées relèvent exclusivement de la protection des systèmes d'information, de la continuité du service public de transport et du respect des exigences réglementaires applicables.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(a)]

Évaluation de l'efficacité des actions clés

[Draft Amended ESRS S4 §14(b) >]

L'efficacité des actions clés en matière de cybersécurité est suivie au moyen des dispositifs de pilotage existants. La gouvernance formelle du sujet repose sur des comités permettant de remonter les décisions d'arbitrage au niveau requis, avec une attention permanente de la direction générale. Depuis 2023, le rattachement direct du directeur cybersécurité au P.-D.G. garantit la prise en compte de ces enjeux au plus haut niveau.

L'équipe cybersécurité du groupe RATP déploie un plan de contrôle couvrant l'ensemble des entités et mesure la mise en œuvre des exigences de cybersécurité. Les objectifs et les plans associés sont examinés annuellement par les directions des entités. Un tableau de bord stratégique Groupe est revu trimestriellement, tandis que les tableaux de bord opérationnels sont analysés mensuellement.

Au sein du Groupe, les filiales réalisent également des évaluations spécifiques de la maturité de leurs systèmes en matière de cybersécurité. Par exemple en 2025, avec le support du contrôle interne, la maturité de la cybersécurité des systèmes IT et OT du siège de RATP Dev et des filiales majeures a été évaluée.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(b)]

Ressources financières allouées aux actions clés

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + § 38(b) + §38(c) >]

Le Groupe alloue des ressources financières spécifiques au déploiement de ses actions clés en matière de cybersécurité.

Une enveloppe Capex de 40 millions d'euros est introduite pour la première fois dans le PQI 2025-2029, dédiée à la cybersécurité pour l'Epic RATP.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + § 38(b) + §38(c)]

Cibles relatives à la cybersécurité en lien avec les voyageurs [S4-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

Le groupe RATP n'a défini à ce jour aucune cible permettant de mesurer l'efficacité de ses politiques et actions pour répondre à l'impact négatif matériel « Interruption de service liée à une cyberattaque entravant la mobilité des voyageurs ».

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43]

Protection des données personnelles des voyageurs et utilisateurs finaux

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur l'impact matériel ci-dessous, identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Impact négatif	Cyberattaque entraînant une fuite de données personnelles portant atteinte à la vie privée des voyageurs et des utilisateurs finaux	Une cyberattaque provoquant la fuite de données confidentielles expose les voyageurs et utilisateurs finaux à des risques de vol d'identité. Elle compromet leur sécurité psychologique et leur confiance dans les services.

Politiques du groupe RATP relatives à la protection des données personnelles des voyageurs et utilisateurs finaux [S4-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34 >]

Le groupe RATP applique une politique générale de confidentialité mise à jour en juin 2025, fondée sur le règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD) et la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978. Mise en ligne sur le site public, elle informe de manière transparente les personnes extérieures à l'entreprise, principalement les voyageurs et les candidats au recrutement, sur les traitements de données à caractère personnel. Une politique de confidentialité interne, présentée au CSE, est également déployée à destination des salariés dans le même objectif d'information.

Cette politique vise à garantir la conformité des traitements, à assurer la sécurité et la confidentialité des informations, à limiter leur durée de conservation et à permettre l'exercice des droits conformément à la réglementation. Elle met à disposition un formulaire en ligne dédié, complété par la possibilité d'écrire au délégué à la protection des données (DPO) à l'adresse suivante : 54 quai de la Rapée, LAC LT73, 75599 Paris CEDEX 12.

Le groupe RATP met en œuvre un programme d'actions pragmatique et à coût maîtrisé, destiné à assurer la conformité des traitements existants et l'intégration des exigences réglementaires en amont des projets. Ce programme, piloté par les responsables de conformité sous la supervision du DPO Groupe, comprend la tenue du registre des traitements (article 30), la mise à jour régulière des analyses d'impact relatives à la protection des données (AIPD), des actions permanentes de formation et de sensibilisation, une gouvernance organisée à plusieurs niveaux au plus près des opérationnels, l'accompagnement des projets et une politique de contrôle et d'audit. Les principes de gouvernance adoptés à l'échelle du groupe sont déclinés dans chaque filiale, quelles que soient ses activités.

Le délégué à la protection des données, désigné depuis 2018, veille au respect de la réglementation, conseille les responsables de traitement, contrôle la conformité, coopère avec la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) et traite les demandes d'exercice de droits.

La politique couvre les traitements relatifs à la gestion de la relation client (gestion contractuelle, réclamations, médiation, service après-vente, gestion des objets perdus/trouvés), à la sécurité sur le réseau (vidéoprotection, alertes de sécurité, enregistrements d'interphones, constatation d'infractions, gestion et recouvrement des procès-verbaux), aux services numériques des sites ratp.fr et maratp.ratp.fr (itinéraires, paiement d'amendes, portail fournisseurs, candidatures, newsletters, cookies), ainsi qu'à la réalisation d'enquêtes, sondages et concertations publiques auprès des voyageurs et habitants. Les traitements de données sensibles font l'objet de présentations en CSE locaux ou central, ainsi que d'échanges avec les associations de consommateurs en lien avec la médiatrice du Groupe.

La politique s'applique à l'ensemble des voyageurs et utilisateurs finaux du groupe RATP. Certains traitements sont réalisés par des tiers, notamment Île-de-France Mobilités pour les données liées aux abonnements Navigo, ainsi que des prestataires intervenant pour la relation client ou le recouvrement d'amendes sous l'instruction de l'Epic RATP. Lorsqu'un transfert hors de l'Espace économique européen est nécessaire, il est encadré par les clauses contractuelles types de la Commission européenne et fait l'objet d'une information spécifique.

Les intérêts des voyageurs et utilisateurs finaux sont pris en compte à travers la mise à disposition des modalités d'exercice des droits (formulaire en ligne et adresse postale), la possibilité de saisir la CNIL en cas de désaccord, la réalisation d'enquêtes et de concertations publiques, ainsi que le recours à la médiation pour les litiges.

Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs relatifs à la protection des données à caractère personnel des voyageurs et utilisateurs finaux [S4-2]

[Draft Amended ESRS S4 §13 >]

Le groupe RATP applique des procédures encadrant la conservation et la sécurité des données à caractère personnel (DCP), ainsi que des procédures dédiées à la gestion des demandes d'exercice des droits (accès, rectification, effacement, opposition, portabilité). Lorsqu'une violation avérée de données personnelles survient, une procédure de notification à la CNIL est mise en œuvre, incluant la mise en place d'une cellule de protection des DCP sous la direction du délégué à la protection des données (DPO).

Il n'existe pas de mécanisme explicitement dédié à la résolution des préjudices des voyageurs et utilisateurs finaux, lié à la violation de leurs données au-delà de ces procédures.

[< Draft Amended ESRS S4 §13]

Actions du groupe RATP relatives à la protection des données personnelles des voyageurs et utilisateursfinaux [S4-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37 >]

Présentation du plan d'action

Le groupe RATP met en œuvre un ensemble d'actions clés destinées à prévenir, atténuer et remédier aux risques de fuite ou de mauvaise utilisation des données personnelles des voyageurs et utilisateurs finaux.
La portée de ces actions couvre l'ensemble des entités du groupe RATP, les activités en lien avec les voyageurs, ainsi que les services en ligne (site ratp.fr, blogs, services clients, dispositifs de vidéoprotection et de recouvrement des infractions).

- ***Renforcer la gouvernance et le pilotage de la conformité***

Depuis 2018, le groupe RATP renforce sa gouvernance en matière de protection des données en s'appuyant sur un programme d'actions structuré placé sous la supervision du DPO, qui garantit la conformité des traitements et coordonne l'ensemble des entités du Groupe. Ce dispositif inclut la tenue d'un registre centralisé des traitements ainsi que la réalisation systématique d'AIPD. À la suite du contrôle mené par la CNIL en 2021, le Groupe a également déployé un plan de remédiation destiné à corriger les non-conformités identifiées, à renforcer ses processus internes et à améliorer la sensibilisation des équipes.

- ***Développer la formation et la sensibilisation des équipes***

Le groupe RATP développe la formation et la sensibilisation de ses équipes en ayant formé environ 15 000 encadrants via un module dédié au RGPD. Des formations ciblées sont également proposées aux métiers les plus exposés, notamment les services clients et les équipes informatiques. L'ensemble de ces formations est disponible sur la plateforme intranet de l'Université du Groupe et fait l'objet d'une actualisation régulière.

- ***Encadrer la gestion des données et des incidents***

Le Groupe encadre strictement la gestion des données personnelles grâce à des procédures dédiées à leur conservation et à leur sécurité. Il applique également des procédures précises pour répondre aux demandes d'exercice des droits des voyageurs (accès, rectification, effacement, opposition, portabilité). En cas de violation avérée de données, une procédure de notification à la CNIL est activée. Les incidents font systématiquement l'objet d'une analyse destinée à en évaluer la gravité et à améliorer les dispositifs de prévention.
Le groupe RATP sécurise sa chaîne de sous-traitance en intégrant, depuis 2018, une annexe RGPD à l'ensemble de ses contrats avec les prestataires, complétée par une politique d'évaluation de leur conformité. Il met en œuvre des mesures de sécurité adaptées aux risques identifiés, telles que le contrôle des accès, la traçabilité, la pseudonymisation ou le chiffrement lorsque cela est nécessaire. Les prestataires sont sélectionnés en fonction des garanties équivalentes qu'ils offrent, et les données sont traitées majoritairement dans l'Espace économique européen (EEE). Lorsque

des transferts hors EEE existent, ils sont encadrés par les Clauses contractuelles types de la Commission européenne.
Le Groupe encadre strictement les expérimentations impliquant des données personnelles, telles que la vidéo-patrouille, la mesure de l'affluence ou la détection d'objets délaissés et de décadrage de caméras. Ces expérimentations s'inscrivent dans un cadre réglementaire validé par la CNIL et reposent exclusivement sur des données anonymisées ou agrégées à des fins statistiques. Elles n'ont aucun impact individuel et ne prévoient pas la conservation d'images identifiantes.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37]

Approche en cas de conflits entre actions clés et des pressions commerciales

[Draft Amended ESRS S4 §14(a) >]

Aucune situation de conflit entre les actions de protection des données et les impératifs commerciaux (marketing, ventes ou utilisation des données) n'a été signalée à ce jour. Les actions de communication et de prospection du Groupe sont soumises à un recueil de consentement explicite des voyageurs, conformément au RGPD.
Concernant la protection des données des voyageurs, l'Epic RATP, RATP Dev (périmètre France) et RATP Cap Île-de-France peuvent être amenés à partager certaines données personnelles des voyageurs pour assurer le suivi des flux des voyageurs. Cependant elles limitent la transmission des données à l'autorité organisatrice de mobilité aux seules informations strictement nécessaires, en veillant à ce qu'elles soient anonymisées, afin de préserver la confiance des voyageurs.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(a)]

Évaluation de l'efficacité des actions clés

[Draft Amended ESRS S4 §14(b) >]

L'efficacité des actions clés est suivie par le DPO à travers :
- le suivi du nombre et de la nature des incidents signalés et notifiés à la CNIL ;
- la mise à jour annuelle du registre des traitements et des AIPD ;
- les retours d'audit internes et de la CNIL ;
- la progression du taux de formation des encadrants et personnels exposés.

Ces indicateurs permettent d'évaluer la maîtrise du risque de fuite de données et l'amélioration continue du dispositif de protection.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(b)]

Ressources financières allouées aux actions clés

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38 >]

Le groupe RATP mobilise des ressources humaines dédiées à la protection des données personnelles, notamment le délégué à la protection des données et son réseau de correspondants au sein des directions et filiales.
Les actions de formation et de sensibilisation sont quant à elles portées par l'Université du Groupe.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38]

Cibles du groupe RATP relatives à la protection des données personnelles des voyageurs et utilisateurs finaux [S4-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39 >]

À ce jour, le groupe RATP n'a pas défini de cible quantitative ou qualitative spécifique axée sur les résultats pour les voyageurs et utilisateurs finaux en matière de protection des données personnelles. Le DPO s'appuie sur les certifications ISO de la direction des systèmes informatiques. Une réflexion commune est engagée sur une certification du processus DPO.
Toutefois, le groupe RATP évalue l'efficacité de ses politiques et actions à travers un suivi régulier des incidents de sécurité et des notifications à la CNIL, sous la coordination du DPO.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 3

Sécurité et sûreté

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur l'impact matériel ci-dessous, identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Impact positif	Amélioration de la sécurité publique par une offre de transport sûre pour l'ensemble des voyageurs	Des dispositifs de sûreté renforcés (GPSR, vidéoprotection, coordination avec les forces de l'ordre) offrent un environnement de transport sécurisé, y compris pour les voyageurs les plus vulnérables. Cette approche réduit les risques d'incidents et d'actes de délinquance, renforce le sentiment de sécurité de l'ensemble des voyageurs et contribue à l'amélioration de la sécurité publique.

Les filiales RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems ne sont pas concernées par cet impact positif matériel, étant donné que leurs activités ne sont pas liées à des services de transport.

Politiques relatives à la sécurité et à la sûreté des voyageurs [S4-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS S4 §9 >]

Spécificités liées à la sécurité ferroviaire

La sécurité est au cœur de l'engagement du groupe RATP et de ses filiales. Les enjeux liés à la sécurité ferroviaire sont une préoccupation constante pour l'ensemble des réseaux dont le Groupe est exploitant ou gestionnaire d'infrastructure, pour les clients qui les empruntent et pour les tiers, notamment ceux partageant la route avec les tramways. Cet engagement mobilise le plus haut niveau de l'entreprise et l'ensemble des collaborateurs, autour du respect des exigences réglementaires et des référentiels internes, ainsi que du pilotage et du management de la sécurité dans toutes les activités d'exploitation, de maintenance et d'ingénierie. L'objectif est de prévenir les risques d'accident, d'identifier des axes d'amélioration en lien avec les parties prenantes, et de sensibiliser les publics aux bons usages.
La politique générale de sécurité du groupe RATP s'applique à l'ensemble des voyageurs et des tiers, sans distinction de groupes de voyageurs spécifiques. Elle couvre l'activité d'opérateur de transport des réseaux guidés et ferroviaires du groupe RATP, en France et à l'international, qu'il s'agisse d'activités d'exploitation, d'ingénierie ou de maintenance, y compris lorsque le Groupe agit en qualité de gestionnaire d'actifs ou d'infrastructures.
En France, la politique de sécurité du Groupe s'inscrit dans le cadre réglementaire national et respecte notamment le décret 2017-425 du 30 mars 2017 modifié relatif à la sécurité des systèmes de transports publics guidés (STPG), ainsi que le décret 2019-525 du 27 mai 2019 modifié relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire. Ces textes exigent une approche systémique de la sécurité, la non-régression du niveau de sécurité pour les systèmes en exploitation, ainsi qu'une évaluation de la sécurité tant lors de la conception et réalisation d'un nouveau système de transport que pendant la période d'exploitation.
Enfin, la politique de sécurité ferroviaire répond aux exigences et attentes des parties prenantes externes en charge de la réglementation, du contrôle ou de l'organisation du transport, afin de garantir à la collectivité, aux voyageurs et aux tiers, un niveau de sécurité conforme aux meilleurs standards.

Spécificités liées à la sécurité routière

La sécurité routière est un marqueur fort de l'identité du groupe RATP. Son niveau d'excellence contribue à différencier son offre de service sur les réseaux urbains et interurbains, en France et à l'international, et à affirmer son rôle de partenaire privilégié des villes intelligentes. Les enjeux liés à la sécurité routière constituent une préoccupation constante et relèvent d'une exigence de sécurité absolue pour les voyageurs et pour les tiers partageant la route avec les véhicules du Groupe.
La politique de sécurité routière s'appuie sur des démarches de prévention, sur le suivi de l'accidentologie et sur un dispositif rigoureux de contrôle interne. Elle vise à réduire le nombre d'accidents routiers graves et, par conséquent, le nombre de victimes. Elle prévoit des actions de sensibilisation, de formation et d'innovation technologique, telles que les aides à la conduite et la surveillance des organes de sécurité, afin d'améliorer continuellement la performance en matière de sécurité routière.
Cette politique s'applique à tous les voyageurs et comprend également des actions spécifiques de sensibilisation destinées aux tiers, notamment les piétons, cyclistes et utilisateurs de trottinettes, afin de favoriser une cohabitation sécurisée entre les différents modes de mobilité.
La politique couvre l'activité d'opérateur de transport routier du groupe RATP, en France et hors de France. Ses engagements reposent sur des principes directeurs structurants, incluant le respect des exigences réglementaires liées au transport de voyageurs, au Code de la route et au référentiel de contrôle technique des véhicules. Le Groupe s'engage également à déployer progressivement sur ses réseaux routiers (dans la limite contractuelle avec les autorités organisatrices de la mobilité en France ou organismes équivalents hors de France) la certification ISO 39001 relative au système de management de la sécurité routière.
Les enjeux de sécurité routière font partie intégrante de la promesse faite aux collectivités locales. À ce titre, des échanges réguliers sont organisés avec les collectivités, les services techniques des communes, les préfectures et les organismes relevant des ministères en charge de la sécurité des déplacements, afin d'orienter et d'évaluer les actions de prévention, de formation et d'aménagement mises en œuvre. L'Epic RATP associe également ses agents via des retours d'expérience après chaque accident, des audits réguliers et des campagnes internes de sensibilisation. Des actions conjointes avec les partenaires du territoire, police municipale, associations, établissements scolaires et entreprises partenaires, viennent compléter ce dispositif.

Spécificités liées à la sûreté

Le groupe RATP ne dispose pas d'une politique de sûreté unifiée couvrant l'ensemble de ses entités. Chaque entité applique son propre dispositif de sûreté conformément aux obligations définies par son contrat avec l'autorité organisatrice de la mobilité ou entité équivalente hors de France.

L'Epic RATP déploie une politique de sûreté intégrée visant à garantir la sécurité des voyageurs, des personnels et des biens sur l'ensemble de ses réseaux. Inscrite dans ses obligations de service public, elle a pour objectif de prévenir les atteintes à la sécurité et de réduire le sentiment d'insécurité dans les transports.
Cette politique s'articule autour de deux axes complémentaires :

- la prévention situationnelle, centrée sur l'aménagement des espaces publics, la présence dissuasive sur le terrain et l'utilisation de la vidéoprotection ;
- la prévention sociale, appuyée sur des actions de sensibilisation et d'éducation, notamment auprès des jeunes publics, pour promouvoir le respect, la citoyenneté et le vivre-ensemble.

Sa mise en œuvre opérationnelle repose sur le Groupe de protection et de sûreté des réseaux (GPSR), composé d'environ 1 000 agents mobilisés 24h/24 et 7j/7 sur les réseaux métro, RER, bus et tramway. Elle couvre la sécurité des voyageurs, la sûreté des infrastructures et du personnel, la prévention des violences sexistes et sexuelles, la prévention du vandalisme, ainsi que la gestion des situations de crise ou d'attentat. La politique est diffusée auprès des personnels via des formations continues et auprès du grand public grâce à diverses campagnes (3117, journées thématiques, marches exploratoires).

La politique s'applique à l'ensemble des voyageurs sur le réseau exploité par l'Epic RATP, sans distinction, tout en intégrant des actions spécifiques pour certains publics :
- les femmes et personnes vulnérables, à travers les dispositifs « Safe Place UMAY » ou l'arrêt à la demande ;
- les jeunes publics, via des programmes éducatifs tels que le « permis de transport en commun » ou des interventions scolaires visant à prévenir les comportements à risque.

La politique couvre toutes les activités de l'Epic RATP liées à son rôle d'opérateur de transport public (métro, RER, bus, tramway), les infrastructures concernées, le personnel en contact avec les voyageurs et les prestataires impliqués dans la sûreté opérationnelle.

Son déploiement s'appuie sur plusieurs dispositifs nationaux de sécurité publique, notamment le plan Vigipirate pour la prévention du risque terroriste, la loi « Le Roux–Savary » de 2016 encadrant les prérogatives des agents et la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023 autorisant à titre expérimental la vidéoprotection algorithmique.

L'élaboration et l'actualisation de la politique se font en concertation étroite avec les pouvoirs publics et forces de sécurité (préfecture de police, Brigade des réseaux ferrés, Gendarmerie, douanes, polices municipales). Elles reposent également sur des partenariats institutionnels et associatifs, notamment pour lutter contre les violences sexistes et sexuelles et accompagner les victimes. Des démarches participatives, telles que les marches exploratoires menées avec les voyageurs ou les campagnes coorganisées avec Île-de-France Mobilités et Transilien SNCF Voyageurs, permettent d'intégrer les attentes des voyageurs dans l'amélioration continue des dispositifs de sûreté.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS S4 §9]

Actions relatives à la sécurité et à la sûreté des voyageurs [S4-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

Spécificités liées à la sécurité ferroviaire

En 2025, la délégation générale à la sécurité des transports (DGST), rattachée à la présidence du groupe RATP, a poursuivi la mise en œuvre d'actions structurantes pour renforcer la sécurité ferroviaire pour les voyageurs et les tiers.
La DGST a poursuivi le pilotage au sein du Groupe de la démarche « culture juste », une démarche de changement de culture visant à instaurer les conditions d'un climat de confiance, afin que chacun se sente légitime pour signaler toute information relative à la sécurité. Après les phases de préparation et de déploiement pilote, la démarche « culture juste » se généralise progressivement en 2025 dans les directions de l'Epic RATP et les filiales, s'appuyant sur la mise à disposition d'un nouveau guide et de directives cadrées dans une lettre d'engagement signée par le président-directeur général du Groupe, la création d'un module de formation en e-learning accessible au plus grand nombre.

En parallèle, dans le but de renforcer la culture de sécurité ferroviaire au sein du Groupe, le déploiement de la formation e-learning dédiée à la sécurité ferroviaire se poursuit auprès des équipes d'encadrement des directions d'exploitation et de maintenance, alors qu'un nouveau module de formation sur le même thème est en cours de réalisation pour une mise à disposition des équipes d'opérateurs envisagée en 2026. En parallèle, au sein de RATP Dev, l'accompagnement des filiales a été approfondi via le renforcement des sujets sécurité ferroviaire au sein de la communauté qualité, santé, sécurité et environnement (QHSE). RATP Dev a actualisé en 2025 sa procédure de gestion de crise afin de mieux accompagner ses filiales en cas d'incident ou d'accident grave, notamment sur l'analyse des impacts matériels et les décisions de traitement.

Par ailleurs, la DGST a fait réaliser par la DGARC des audits au sein du groupe RATP et de ses filiales afin de contrôler les activités susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité des voyageurs et des tiers. Les thématiques d'audits en 2025 étaient le management de la sécurité ferroviaire pour les activités de maintenance des matériels roulants métro, RER et tramway de l'Epic RATP, la sécurité de l'exploitation et de la maintenance de la ligne de tramway T10 (RATP Cap Île-de-France). De plus, les directions opérationnelles de l'Epic RATP, de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France ont réalisé chacune leur programme d'inspections « sécurité » prévu pour 2025. RATP Dev a renforcé le cadre technique mis à disposition de ses filiales, notamment grâce à la préparation d'un module de formation en ligne dédié aux enquêtes de sécurité ferroviaire et à la construction d'une base interne de bonnes pratiques pour faciliter leur déploiement

Face au nombre d'accidents individuels de voyageurs sur le réseau métro et RER en lien avec des comportements à risques, l'Epic RATP a réalisé une nouvelle campagne de communication diffusée dans les gares et stations en octobre 2025 pour sensibiliser les voyageurs aux risques encourus lors d'une montée ou descente tardive, d'une descente sur les voies, ou en se tenant au bord du quai).
En 2025, le groupe RATP a renforcé les mesures de prévention des risques liés à la consommation d'alcool et de stupéfiants en rappelant notamment le principe de tolérance zéro pour l'ensemble des salariés.

Ces actions visent à renforcer la maîtrise de la sécurité ferroviaire, à améliorer la prévention des accidents et à diffuser une culture partagée de la sécurité au sein du Groupe. Elles contribuent directement à l'objectif de réduction du risque d'accident ferroviaire et à l'efficacité globale du système de gestion de la sécurité. Les conclusions des audits ont confirmé un niveau de maîtrise satisfaisant, tout en identifiant des axes d'amélioration pour renforcer encore la performance en matière de sécurité.

◆ *Approche en cas de tensions entre les actions et les pressions commerciales en matière de sécurité ferroviaire*

[Draft Amended ESRS S4 §14(a) >]

Aucune situation de conflit entre les actions de sécurité ferroviaire et les impératifs commerciaux (marketing, ventes ou utilisation des données) n'a été signalée à ce jour.

[<Draft Amended ESRS S4 §14(a)]

◆ *Évaluation de l'efficacité des actions clés en matière de sécurité ferroviaire*

[Draft Amended ESRS S4 §14(b) >]

L'efficacité de ces actions est mesurée par le suivi des évolutions de l'indicateur d'accidentalité des réseaux ferrés (nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux).

[< Draft Amended ESRS S4 §14(b)]

◆ ***Ressources financières allouées aux actions clés en matière de sécurité ferroviaire***

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38 >]

Les informations financières détaillées relatives aux actions menées ne sont pas publiées dans ce rapport. Cependant, la mise en œuvre des formations, des audits et des campagnes de sensibilisation repose sur la mobilisation continue des équipes internes spécialisées en sécurité ferroviaire.

[<Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38]

Spécificités liées à la sécurité routière

Le groupe RATP met en œuvre de manière continue un ensemble d'actions structurées pour renforcer la sécurité routière sur son réseau de surface. Ces actions couvrent l'ensemble des activités d'exploitation routière du Groupe en Île-de-France, ainsi que celles de ses filiales en France et à l'international, et s'inscrivent dans le cadre d'une démarche de prévention et d'amélioration continue.

La DGST fait réaliser des audits de sécurité routière au sein de l'Epic RATP et des filiales pour contrôler toutes les activités pouvant avoir un impact sur la sécurité des voyageurs et des tiers. Les résultats de ces audits, partagés avec les entités concernées, permettent d'identifier des axes d'amélioration et d'assurer un retour d'expérience collectif. Les thématiques d'audits en 2025 relevaient du management de la sécurité routière pour les activités d'exploitation et maintenance des réseaux de bus de l'Epic RATP, de RATP Dev et RATP Cap Île-de-France ainsi qu'un audit ciblé sur les activités du réseau bus de Toulon (RATP Dev). Parallèlement, le groupe RATP a conduit en 2025 des inspections dédiées à la gestion des sinistres et à la prévention du risque humain ayant pour objectif d'évaluer les pratiques locales, d'harmoniser les modes de suivi des agents exposés à un risque accru d'accident et de renforcer la cohérence du dispositif de contrôle interne. Elles contribuent à une meilleure maîtrise de la sinistralité et à une diminution des situations à risque grâce à un pilotage plus précis et partagé.

Les actions de formation et de sensibilisation menées auprès des conducteurs et du grand public constituent également un axe majeur de la politique de sécurité routière. D'une part, des rappels de formation sont régulièrement réalisés sur des thématiques liées à la conduite sécuritaire, à la gestion du freinage d'urgence, à l'anticipation des dangers et à l'adaptation de la vitesse selon les conditions de circulation. Ces sessions, complétées par des campagnes de communication interne, visent à renforcer la vigilance et à diffuser une culture commune de la sécurité. D'autre part, des actions de prévention sont menées auprès des voyageurs, notamment les piétons, cyclistes et utilisateurs d'engins de déplacement personnel, afin de favoriser une cohabitation apaisée entre les différents modes de mobilité et de prévenir les collisions dans les zones à forte densité de circulation.
Une journée dédiée à la sécurité routière a été organisée par RATP Cap Île-de-France en septembre 2025 comprenant six ateliers : l'usure des pneus, la gestion du stress, la prévention des tensions musculosquelettiques, un test salivaire ainsi que des jeux de réflexes. Cette action s'est tenue sur le réseau du territoire Mantois, tandis que sur le réseau de Saclay une campagne de prévention sur le respect des limitations de vitesse a été déployée en octobre 2025, avec un affichage d'information et de sensibilisation destiné à renforcer les bons comportements au volant.

Enfin, le Groupe veille à valoriser et à partager les bonnes pratiques issues de ses différentes entités et filiales, dans une logique d'amélioration continue et d'harmonisation internationale. À cet effet, la DGST a mis en place en 2025 un comité directeur de la sécurité routière réunissant périodiquement les structures du Groupe exploitant des réseaux routiers. Ce comité a pour mission de favoriser les retours d'expérience, les analyses d'accidentologie et les échanges techniques permettant d'orienter les plans d'actions et d'assurer une cohérence des principes de sécurité à l'échelle du Groupe.

De plus, un plan de prévention des risques liés à la consommation d'alcool et de stupéfiants a été déployé en 2025 dans l'entreprise, avec un principe de « tolérance zéro » pour l'ensemble des salariés du Groupe, et il renforce les politiques de prévention et de contrôle, et notamment l'instauration d'un objectif de contrôles aléatoires.

Toutes ces actions, conduites de manière récurrente et planifiée, s'inscrivent dans une temporalité pluriannuelle. Leur mise en œuvre est ajustée en fonction des résultats de l'analyse d'accidentologie et des priorités identifiées. L'ensemble de ces mesures contribue directement à la réduction durable de l'accidentalité routière, au renforcement de la culture de sécurité et à l'amélioration continue des performances opérationnelles du groupe RATP.

Ces actions visent à renforcer la maîtrise de la sécurité routière, à améliorer la prévention des accidents et à diffuser une culture partagée de la sécurité au sein du Groupe. Elles contribuent directement à l'objectif de réduction du risque d'accident routier et à l'efficacité globale du système de gestion de la sécurité. Elles contribuent également à améliorer la performance opérationnelle, notamment par la baisse du coût moyen des sinistres et la diminution de leur gravité.

◆ ***Approche en cas de tensions entre les actions et les pressions commerciales en matière de sécurité routière***

[Draft Amended ESRS S4 §14(a) >]

Aucune situation de conflit entre les actions de sécurité routière et les impératifs commerciaux (marketing, ventes ou utilisation des données) n'a été signalée à ce jour.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(a)]

◆ ***Évaluation de l'efficacité des actions clés en matière de sécurité routière***

[Draft Amended ESRS S4 §14(b) >]

L'efficacité des actions est suivie à travers les évolutions des indicateurs d'accidentalité du réseau bus, exprimé en nombre d'accidents pour 100 000 kilomètres parcourus, et par le suivi régulier des sinistres corporels et matériels. Des retours d'expérience sont systématiquement organisés après chaque accident afin d'identifier les axes de progrès et d'ajuster les actions correctives.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(b)]

◆ ***Ressources financières allouées aux actions clés en matière de sécurité routière***

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38 >]

Les informations financières détaillées relatives aux actions menées ne sont pas publiées dans ce rapport. Cependant, la mise en œuvre des formations, des audits et des campagnes de sensibilisation repose sur la mobilisation continue des équipes internes spécialisées en sécurité routière.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38]

Spécificités liées à la sûreté

L'Epic RATP déploie une politique active de sûreté fondée sur un ensemble d'actions opérationnelles et préventives visant à garantir la sécurité des voyageurs, des personnels et des infrastructures sur l'ensemble de ses réseaux (métro, RER, bus, tramway). Cette politique couvre exclusivement les activités de transport public exploitées par l'Epic RATP en Île-de-France. L'ensemble des actions menées par l'Epic RATP vise à :

- renforcer la sûreté et le sentiment de sécurité des voyageurs, notamment dans les zones à forte fréquentation ;
- prévenir les comportements à risque et les actes de malveillance ;
- garantir une réponse rapide et coordonnée en cas d'incident ;
- améliorer la prise en charge des victimes et faciliter le signalement ;
- préparer les équipes et les infrastructures aux situations de crise, y compris en cas d'événements majeurs.

◆ ***Renforcement des moyens humains et coopération institutionnelle***

L'Epic RATP renforce la présence humaine et la capacité d'intervention sur le réseau grâce au GPSR, composé d'environ 1 000 agents mobilisés 24h/24 et 7j/7. Cette présence opérationnelle s'accompagne d'une coopération renforcée avec la Préfecture de Police, la Brigade des réseaux ferrés, les Douanes et les Polices municipales. Des conventions de coopération permettent de mutualiser les dispositifs de surveillance et d'intervention.

◆ ***Lutte contre les violences sexistes, sexuelles et contre les incivilités***

La lutte contre les violences sexistes et sexuelles repose sur les dispositifs d'alerte et de signalement (3117 / SMS 31177), des campagnes de sensibilisation régulières, notamment à l'occasion du 25 novembre, Journée internationale pour l'élimination des violences à l'égard des femmes, ainsi que sur la formation continue des agents à la gestion des situations sensibles. Ces actions visent à renforcer la protection des publics vulnérables et la prévention des comportements à risque.

L'Epic RATP déploie également des dispositifs dédiés, tels que le réseau « Safe Place UMAY », composé de 64 commerces partenaires offrant un accueil sécurisé, et la descente à la demande, généralisée depuis septembre 2023 sur les lignes de bus de Paris, de la petite couronne et du réseau Noctilien. Depuis 2023 un réseau de près de 150 lieux dans les transports en commun a été formé avec UMAY.

Les opérations « Stand Up », menées avec la Fondation des femmes, mobilisent les voyageurs autour de la méthode des « 5D ». Plus de 10 000 marque-pages ont été distribués lors des opérations organisées autour du 8 mars, de la semaine de lutte contre le harcèlement de rue en avril et du 25 novembre.

◆ ***Amélioration des espaces et prévention des risques***

Depuis 2015, l'Epic RATP mène des marches exploratoires, d'abord en partenariat avec des collectivités franciliennes puis en son nom propre depuis 2021. Ces diagnostics participatifs permettent de recueillir le ressenti des voyageurs sur l'ambiance, les cheminements, les équipements et le sentiment de sécurité, et d'identifier des améliorations concrètes.

Ce pilier comprend également des campagnes de sensibilisation destinées à informer les plus jeunes, ainsi qu'un programme visant à encourager les clients à réagir, sans se mettre en danger, lorsqu'ils sont témoins d'agressions ou de harcèlement.

◆ ***Sensibilisation et éducation des jeunes publics***

L'Epic RATP mène des actions régulières de sensibilisation auprès des jeunes publics grâce à l'intervention de 145 agents volontaires en milieu scolaire et au programme « Permis de transport en commun » destiné aux élèves du CM2 à la 6e pour promouvoir le savoir-voyager, la citoyenneté et la sécurité dans les transports. RATP Dev réalise également des actions de sensibilisation auprès des publics scolaires dans de nombreux réseaux en France.

Des interventions sont également organisées dans les collèges ou devant les établissements scolaires à l'aide des tables de jeu « Stand Up », en partenariat avec la Fondation des femmes. L'Epic RATP est par ailleurs présente au festival Solidays pour sensibiliser les jeunes aux dispositifs de sécurité en cas de harcèlement.

◆ ***Déploiement technologique et surveillance du réseau***

L'Epic RATP renforce la sûreté du réseau en déployant plus de 50 000 caméras de vidéosurveillance, des bornes d'appel d'urgence reliées aux centres de supervision, ainsi que des expérimentations d'intelligence artificielle pour la détection d'incidents et d'intrusions, notamment via le système d'observation du vandalisme et des intrusions par dispositif éphémère (Ovide).

Le numéro d'alerte 3117, commun à l'Epic RATP et à la SNCF, fait l'objet de campagnes de communication conjointes pour en renforcer l'usage auprès des voyageurs.

◆ ***Prévention du terrorisme et gestion de crise***

La prévention du terrorisme s'appuie sur l'application du plan Vigipirate, l'adaptation continue des dispositifs de sécurité aux menaces identifiées, et l'organisation régulière d'exercices de simulation d'attentats avec les forces de l'ordre. Ces exercices visent à garantir la réactivité et la résilience des équipes en cas de situation critique.

◆ ***Approche en cas de tensions entre les actions et les pressions commerciales***

[Draft Amended ESRS S4 §14(a) >]

Aucune situation de conflit entre les actions de la sûreté et les impératifs commerciaux (marketing, ventes ou utilisation des données) n'a été signalée à ce jour.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(a)]

◆ ***Évaluation de l'efficacité des actions clés***

[Draft Amended ESRS S4 §14(b) >]

L'Epic RATP suit l'efficacité de ses actions clés en matière de sûreté au travers d'un dispositif structuré de comitologie et de reporting avec Île-de-France Mobilités.

Ce suivi comprend un point hebdomadaire présentant les atteintes, les faits de sûreté, les résultats opérationnels et les dispositifs prévus, un comité trimestriel examinant les indicateurs informatifs et incitatifs, leur impact financier, ainsi que le nombre d'heures réalisées et le déploiement de la sécurité privée, ainsi qu'un conseil stratégique annuel établissant le bilan des actions et les axes de sûreté pour l'année suivante.

L'Epic RATP remet également à Île-de-France Mobilités un rapport annuel consolidant les indicateurs, un diagnostic sûreté, et le bilan des actions de prévention et la participation aux instances locales de sécurité.

Lors des réunions mensuelles du comité de direction de RATP Dev, un temps d'échange est systématiquement dédié aux événements

de sécurité. Le comité de direction revoit au moins une fois par an un bilan annuel global de sécurité comprenant l'analyse des tableaux de bord, des événements significatifs, des défaillances majeures et des résultats d'inspection et de diagnostics, ainsi que la présentation des enjeux et perspectives.

[< Draft Amended ESRS S4 §14(b)]

◆ ***Ressources financières allouées aux actions clés***

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c) >]

La mise en œuvre des actions clés de sûreté mobilise principalement des ressources humaines et opérationnelles déjà intégrées au fonctionnement courant de la direction sécurité.
Les ressources mobilisées comprennent des investissements technologiques continus pour la vidéoprotection, la détection des intrusions et l'intelligence artificielle appliquée à la surveillance.
Les montants des ressources financières allouées aux actions clés de sûreté de l'Epic RATP ne sont pas communiqués dans ce rapport.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) + §38(c)]

Cibles relatives à la sécurité et à la sûreté des voyageurs [S4-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

Spécificités liées à la sécurité ferroviaire

Le groupe RATP suit la performance de la sécurité ferroviaire à travers l'indicateur d'accidentalité des réseaux ferrés, mesuré en nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux. Cet indicateur, exprimé en valeur relative, comptabilise les incidents ou accidents collectifs ou individuels de voyageurs selon une liste de catégories applicable à l'ensemble des réseaux.
Il permet un suivi des évolutions de la sécurité sur les réseaux métro, RER et tramway de l'Epic RATP ainsi que sur ceux exploités par RATP Dev (sur son périmètre en France) et RATP Cap Île-de-France.
La réduction de l'accidentalité ferroviaire est directement liée aux objectifs de la politique de sécurité du Groupe, qui visent à prévenir les risques d'accident et à garantir un haut niveau de sûreté de fonctionnement sur l'ensemble des réseaux exploités.
Il n'y a pas de cible définie pour le nombre d'accidents ferroviaires rapporté à 100 000 kilomètres parcourus et aucune année de référence n'est établie. Les résultats sont néanmoins suivis annuellement par les équipes opérationnelles et intégrés aux plans d'actions de chaque entité.
En 2025, l'Epic RATP affiche un taux de 0,98 accident pour 100 000 kilomètres commerciaux parcourus, RATP Dev (France) un taux de 1,99 accident pour 100 000 kilomètres parcourus, et RATP Cap Île-de-France un taux de 1,51 accident pour 100 000 kilomètres parcourus.

Spécificités liées à la sécurité routière

Le groupe RATP suit la performance de la sécurité routière à travers l'indicateur d'accidentalité des réseaux routiers, mesuré en nombre d'accidents annuels rapporté à la distance totale parcourue.
Le Groupe a défini des cibles quantitatives et qualitatives visant à renforcer la sécurité routière sur son réseau de surface, en cohérence avec les objectifs de sa politique de sécurité. Ces cibles traduisent la volonté d'assurer un haut niveau de sécurité pour les voyageurs et les agents, de prévenir les accidents et d'améliorer en continu la performance opérationnelle.
Les objectifs fixés visent la réduction durable de l'accidentalité, la diminution du nombre de blessés graves et l'élimination des décès liés aux accidents impliquant les véhicules exploités par l'Epic RATP et RATP Cap Île-de-France. La cible quantitative est fixée à 6 pour le nombre d'accidents pour 100 000 kilomètres parcourus par an.

En 2025, l'Epic RATP affiche un taux de 6,26 événements pour 100 000 kilomètres commerciaux parcourus, tandis que RATP Cap Île-de-France affiche un taux de 5,08 événements (hors accidents individuels de voyageurs) pour 100 000 kilomètres parcourus.

Spécificités liées à la sûreté

Il n'existe pas de cible formalisée en matière de sûreté, mais un indicateur de suivi permet d'évaluer la performance opérationnelle du GPSR. Cet indicateur, fondé sur les heures de présence effectives des équipes sur le terrain, reflète les objectifs de la politique de prévention et de protection du réseau visant à garantir la sécurité des voyageurs, des personnels et des biens.
Le suivi couvre les activités de l'Epic RATP et de RATP Cap Île-de-France et permet d'adapter les moyens en fonction du niveau de risque, en coordination avec les autorités de sécurité publique.
En 2025, le temps moyen de présence journalière des équipes GPSR était de 676 heures par équipe et par jour.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43]

Informations en matière de gouvernance

Conduite des affaires [ESRS G1]

Corruption et protection des lanceurs d'alerte

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur l'IRO matériel ci-dessous, identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description de l'IRO
Risque	Non-respect des obligations légales en matière de prévention de la corruption et de protection des lanceurs d'alerte, exposant le Groupe à des sanctions et à une atteinte à sa réputation	L'absence de dispositifs efficaces de prévention expose le Groupe à des sanctions judiciaires, financières ou administratives. Ces manquements peuvent entraîner des pertes de contrats, une exclusion des marchés publics et une perte de confiance des parties prenantes. Ils affectent aussi la réputation du Groupe et sa capacité à attirer des partenaires et des talents.

Politiques du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS G1 §8(a) + §8(b) >]

Présentation des politiques du Groupe

Pour prévenir et gérer le risque matériel identifié en matière de conformité et, à ce titre, aligner le Groupe sur les meilleurs standards mondiaux, la délégation générale à l'éthique et à la conformité (DGEC) poursuit le déploiement d'un programme de prévention anticorruption, initié en 2017 suite à la nomination d'un chief compliance officer pour le Groupe. Ce programme est conforme aux obligations de la loi Sapin II en France, qui elle-même est conforme aux directives européennes et aux conventions de l'Organisation des Nations unies (ONU). Ce programme est déployé dans toutes les directions de l'Epic RATP et dans les filiales.

Conformément à la méthodologie de l'Agence française anticorruption (AFA), la DGEC a élaboré les cartographies des risques spécifiques à la lutte anticorruption pour les différentes entités du Groupe et assure leur mise à jour régulière afin de garantir leur pertinence et leur efficacité. Les politiques déployées dans le cadre du dispositif anticorruption s'appuient sur ces cartographies, qui constituent un socle essentiel pour orienter les actions de prévention et de contrôle. Les plans d'actions associés sont suivis pour l'ensemble des directions de l'Epic RATP, ainsi que les filiales et la Fondation du Groupe – voir plus d'informations dans la section « Actions du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-2] ».

Le programme anticorruption du Groupe se matérialise par des réglementations internes qui constituent l'environnement de contrôle, ainsi que des dispositifs de gouvernance et de formation, notamment :

- le code de conduite des affaires et de prévention de la corruption, préfacé par le président-directeur général du Groupe (dernière mise à jour en 2023). Le code couvre les atteintes à la probité, ainsi que les atteintes aux règles de la concurrence. Ce code est intégré au sein des règlements intérieurs des directions de l'Epic RATP et des filiales, de telle sorte que tout manquement est passible de sanctions disciplinaires ;
- la procédure visant à définir la politique de l'entreprise s'agissant des cadeaux et invitations ;
- le registre pour déclarer les cadeaux et invitations ;
- la procédure pour définir la politique de l'entreprise pour encadrer et traiter les conflits d'intérêts ;
- deux registres pour recueillir les déclarations d'intérêts ainsi que les déclarations de conflits d'intérêts ;
- la procédure sur les paiements de facilitation ;
- la procédure pour encadrer les conflits d'intérêts ;
- la procédure pour encadrer l'activité de lobbying ;
- la procédure pour encadrer le sponsoring et le mécénat ;
- la procédure sur l'évaluation des tiers et intermédiaires ;
- la procédure d'identification et de gestion du personnel exposé au risque de corruption ;
- un dispositif de formation en présentiel pour le personnel exposé, ainsi qu'un e-learning pour les agents d'encadrement non exposés – voir plus d'informations au sous-chapitre « Activités de formation du Groupe hors RATP Dev en matière de conduite des affaires » ;
- un e-learning spécifique sur la protection des lanceurs d'alerte ;
- les procédures de contrôles comptables sur les comptes à risques et les transactions à risques de corruption ;
- la nomination d'un correspondant conformité dans l'ensemble des directions de l'Epic RATP et dans les filiales RATP Dev, RATP Solutions Ville, RATP Cap Île-de-France et RATP Smart Systems ;
- le dispositif de contrôle interne ;
- la procédure d'alerte ;
- un plan d'actions Groupe dans le domaine des pratiques anticoncurrentielles – voir plus d'informations au chapitre « Droit de la concurrence ».

Spécificités des politiques Groupe liées à la déontologie

En 2023, un comité de déontologie a été créé. Il est composé de trois personnalités extérieures reconnues pour leur expérience et leur indépendance : un professeur de droit public, une avocate spécialisée dans l'éthique et un directeur de ressources humaines. Les missions de ce comité consistent à formuler un avis sur toute situation particulière de nature à mettre en cause le respect des règles déontologiques applicables aux activités du groupe RATP, à contribuer par ses avis à la mise en œuvre de la procédure pour encadrer les conflits d'intérêts et à s'assurer du respect des recom-

mandations formulées par la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP).
Ce comité est saisi par le président-directeur général du Groupe, lequel demeure le destinataire des avis et recommandations émis, avec la DGEC qui en assure le secrétariat.

Spécificités des politiques Groupe liées au conflit d'intérêts

Dans le cadre de leurs activités, les salariés du Groupe sont amenés à interagir avec de nombreuses parties prenantes. Ces relations doivent être transparentes et intègres afin d'éviter que des intérêts privés ne rentrent en conflit avec l'intérêt du groupe RATP.
Une politique est ainsi déployée afin de fournir un cadre opérationnel aux salariés, leur permettant d'identifier des situations à risque résultant d'un conflit d'intérêts. Les cadres dirigeants ainsi que les délégataires de signature dépassant un seuil fixé par la procédure (500 000 euros) doivent ainsi se soumettre à une déclaration annuelle de situation de conflit d'intérêts. Les salariés amenés à intervenir dans les prescriptions ou les achats sont soumis à des engagements de confidentialité renforcée ainsi qu'à une déclaration d'absence de conflit d'intérêts.
Enfin, un principe général de déclaration est prévu pour tous les salariés, dès lors qu'ils se trouvent confrontés à une situation conflictuelle. L'ensemble des déclarations sont ainsi conservées dans un registre dédié.

Spécificités des politiques Groupe hors RATP Dev liées aux dispositifs d'alerte et de protection des lanceurs d'alerte

Depuis 2011, le groupe RATP s'est également doté d'un dispositif d'alerte qui permet aux salariés et au personnel extérieur et occasionnel du Groupe, ainsi qu'aux tiers, d'effectuer un signalement écrit, conformément à la loi Sapin II et à la loi du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre. Ce dispositif permet de signaler :
- des actes ou situations qui paraissent délictueux ou criminels ;
- une violation ou une tentative de dissimulation d'une violation d'un engagement international régulièrement ratifié ou approuvé par la France, d'un acte unilatéral d'une organisation internationale pris sur le fondement d'un tel engagement, du droit de l'union européenne ;
- une violation d'une loi ou d'un règlement ;
- une menace ou un préjudice pour l'intérêt général ;
- un manquement au code de conduite des affaires et de prévention de la corruption ou au code éthique du Groupe ;
- une atteinte grave aux droits humains et aux libertés fondamentales, à la santé et la sécurité des personnes ou encore aux atteintes graves à l'environnement résultant des activités du groupe RATP et de celles de ses fournisseurs et sous-traitants avec lesquels est établie une relation commerciale, lorsque ces atteintes sont en lien avec cette relation.

Les conditions d'exercice de ce droit d'alerte et les modalités de leur traitement sont précisées dans une procédure dédiée. Deux canaux de réception sont mis en place : les auteurs ont la possibilité de saisir le dispositif, anonymement ou non, via une adresse courriel dédiée et accessible à une liste très restreinte de salariés dûment habilités, ou d'adresser un courrier au délégué général à l'éthique et à la conformité du Groupe.
L'objectif de cette procédure est de garantir une protection effective du lanceur d'alerte contre tout type de représailles. Elle garantit également la stricte confidentialité de son identité, des personnes visées par le signalement ainsi que des tiers mentionnés, et des informations recueillies par l'ensemble des destinataires du signalement. Ainsi, seules les personnes habilitées par le délégué général à l'éthique et à la conformité du Groupe peuvent avoir accès à ces informations. Les autres membres de la DGEC qui mènent des enquêtes internes ont suivi une formation spécifique. Par ailleurs, les personnes qui sont amenées à intervenir au cours d'une enquête interne ont l'obligation de signer un engagement de confidentialité renforcée.
Un accusé de réception est adressé automatiquement à l'auteur du signalement. Chaque alerte fait l'objet d'un examen de recevabilité et le cas échéant, une procédure d'enquête peut être réalisée si elle s'avère nécessaire, obéissant aux règles et à la méthodologie en vigueur au sein de l'entreprise. À l'issue de l'enquête, la décision retenue est communiquée à l'auteur de l'alerte.
Les salariés sont informés de ce dispositif via l'intranet, les communications internes, ainsi que par les différents dispositifs de formation dédiés à la prévention anticorruption. Un module de formation obligatoire en e-learning, spécifique au dispositif d'alerte, a également été déployé au sein de l'Epic RATP. Les tiers sont quant à eux informés de l'existence de ce dispositif sur le site Internet du groupe RATP.

Par ailleurs, la responsable conformité présente annuellement le déploiement et le pilotage du dispositif anticorruption devant le comité d'audit du conseil d'administration du Groupe. Cette présentation est exhaustive et couvre les huit piliers de la loi Sapin II.

Spécificités des politiques de RATP Dev liées aux dispositifs d'alerte et de protection des lanceurs d'alerte

RATP Dev a déployé dès 2018 un dispositif d'alerte spécifique à son périmètre d'activité, en définissant les principes et les modalités de fonctionnement d'un dispositif d'alerte ouvert à l'ensemble de ses parties prenantes – salariés actuels ou anciens, candidats, dirigeants et actionnaires, personnel externe et occasionnel (intérimaires, stagiaires, prestataires de services, sous-traitants, etc.). Ce dispositif vient en complément des voies de communication habituelles, comme le supérieur hiérarchique et la direction des ressources humaines. Le dispositif d'alerte est accessible via la plateforme https://ratpdev.whispli.com/apli dans chacun des pays dans lesquels la filiale est présente, à l'exception de l'Afrique du Sud, du Maroc et de la Toscane qui disposent encore d'une plateforme d'alerte locale.
Le déploiement du dispositif d'alerte dans chacun des pays dans lesquels RATP Dev est implanté s'accompagne d'une formation au traitement des alertes pour les référents éthique et conformité – au niveau des entités contrôlées par la filiale –, afin de garantir un traitement homogène.
Le dispositif d'alerte mis en place par RATP Dev permet à ses salariés et aux personnes ayant un lien avec l'entité d'émettre une alerte caractérisant :
- un crime ou un délit ;
- une violation ou une tentative de violation des lois et règlements applicables ;
- une menace ou un préjudice pour l'intérêt général, une violation grave des droits humains et des libertés fondamentales, de la santé et de la sécurité des personnes ou de l'environnement, résultant de l'activité de RATP Dev et des entreprises qu'elle contrôle, ainsi que de l'activité de ses sous-traitants ou fournisseurs lorsque cette activité est liée à la relation commerciale établie avec RATP Dev ;

– un manquement au code éthique et/ou au code de conduite des affaires et de la prévention de la corruption.

Une plateforme externe dédiée est mise à disposition de l'auteur du signalement, qui a la possibilité de rester anonyme s'il le souhaite. Il lui est demandé de présenter objectivement les faits, qui doivent être matériellement vérifiables, notamment s'agissant de l'identité des personnes et des opérations visées. Le traitement du signalement est réalisé par des personnes compétentes et indépendantes au regard du sujet traité. Dans le cas où l'alerte viserait un membre du comité conformité et éthique (CCE) ou un membre des instances de direction de RATP Dev, le salarié souhaitant effectuer un signalement est invité à utiliser le dispositif d'alerte mis en place par le groupe RATP.

Une attention particulière est portée sur le respect de la confidentialité, de telle sorte qu'un nombre très restreint de personnes est habilité à connaître l'existence du signalement.
L'alerte est reçue par le CCE et un accusé de réception du signalement et de sa recevabilité ou non est adressé dans les meilleurs délais à l'auteur. L'instruction de l'alerte est ensuite réalisée sous le contrôle exclusif du CCE, afin de préserver l'indépendance du traitement de l'alerte, vis-à-vis de la direction et des responsables opérationnels. Les mesures décidées dans le cadre du traitement du signalement sont ensuite mises à exécution. L'émetteur de l'alerte et les personnes visées par celle-ci sont informés des opérations de recevabilité, de vérification et de clôture de la procédure d'alerte.

S'agissant de la protection du lanceur d'alerte, la procédure d'alerte vise à garantir la confidentialité de son identité afin qu'il ne subisse aucun préjudice du fait de l'alerte en cas de signalement sans demande explicite d'anonymat (sauf signalement diffamatoire). Des mesures de protection sont prises contre toute action de représailles en lien avec l'émission de l'alerte, dans la mesure où l'émetteur a des motifs raisonnables de croire, à la lumière des circonstances et des informations dont il dispose au moment du signalement, que les faits qu'il signale sont véridiques. Enfin, une attention particulière est portée au respect des droits d'accès, de rectification et d'opposition au traitement des données.

S'agissant des personnes visées par le signalement, des garanties sont également prises afin de préserver la présomption d'innocence pendant toute la durée des investigations, d'informer les personnes visées par l'alerte de façon confidentielle et sécurisée – sans divulguer d'information qui permettrait d'identifier l'émetteur de l'alerte –, et de la destruction ou de l'archivage avec anonymisation de la procédure dans le cas où l'alerte est immédiatement classée sans suite.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(c) + §34(d) / Draft Amended ESRS G1 §8(a) + §8(b)]

Définition des fonctions et rôles les plus exposés au risque de corruption et de conflit d'intérêts

[Draft Amended ESRS G1 §8(c) >]

Les fonctions et les rôles les plus exposés aux risques de corruption et d'atteintes à la probité au sein du groupe RATP ont été identifiés au cours de l'élaboration et de la mise à jour de la cartographie des risques. Il s'agit ainsi des salariés exerçant des fonctions ou des missions suivantes : membres du comité exécutif du Groupe et du comité de direction de l'Epic RATP, membres du conseil d'administration du Groupe ; approvisionneurs ; fonctions en lien avec le commerce et/ou la vente ; rôles en lien avec les réponses aux appels d'offres ; gestionnaires de marchés et de contrats ; acheteurs ; prescripteurs ; rôles en lien avec des partenariats ; fonctions de représentation d'intérêts ; chefferie de projet.
En complément, l'Epic RATP identifie parmi ces rôles et fonctions quatre catégories soumises à des dispositifs de formation spécifiques : les cadres et personnel exposés exerçant une fonction de représentation d'intérêts et qui sont membres du réseau affaires publiques du Groupe, les équipes de la filière achats, les membres du conseil d'administration du Groupe, ainsi que les membres du comité exécutif du Groupe et du comité de direction de l'Epic RATP.

Pour l'Epic RATP, des requêtes automatiques au sein de ses outils de gestion des ressources humaines permettent l'identification des salariés exposés. Pour la filiale RATP Solutions Ville, la responsable du pilotage des risques et de la conformité s'assure que le personnel exposé est systématiquement formé à la lutte contre la corruption et les autres atteintes à la probité. Enfin pour la filiale RATP Cap Île-de-France, la juriste conformité adresse à l'équipe formation la liste du personnel exposé, conformément aux critères définis par la DGEC, afin que les salariés soient effectivement formés.

Au sein de la filiale RATP Dev, les fonctions et rôles exposés ont été identifiés sur la base de leur cartographie de risques et selon des critères fixés dans une procédure dédiée, et sont définis comme suit : membres du comité de direction de la filiale, membres des comités exécutifs de business unit, de pays, de région, d'entreprises contrôlées ; salariés dont les missions intègrent un ou plusieurs des critères identifiés dans la matrice de risques (influence vis-à-vis du client, capacité à engager l'entreprise, autonomie dans la prise de décision, contacts éventuels avec des concurrents) ; salariés occupant un poste à responsabilité au sein des familles de métiers type exploitation et maintenance, ressources humaines, achats, systèmes d'information et communication ; salariés appartenant aux familles professionnelles type direction générale, finances, développement commercial (ventes, gestion des appels d'offres, développement), juridique, stratégie et relations publiques.

[< Draft Amended ESRS G1 §8(c)]

Actions du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-2]

[Draft Amended ESRS G1 §10(b) >]

Approche du groupe RATP pour réagir aux allégations et incidents liés à la corruption

Afin de prévenir le risque de corruption, le Groupe a déployé une procédure d'évaluation des tiers et des intermédiaires. Il s'agit d'une pré-évaluation des risques de corruption auxquels s'expose le groupe RATP en entrant en relation avec un tiers ou en renouvelant sa relation avec lui, qui est effectuée de manière systématique. Cette analyse s'appuie sur les informations et documents collectés par le groupe RATP avant que la relation contractuelle ne soit engagée ou renouvelée, ainsi que pendant la durée de la relation avec le tiers. Les critères d'identification du niveau de risque tiennent compte notamment de la typologie du tiers et du critère géographique.
Cette procédure est adaptée selon les entités du Groupe, en fonction de leurs spécificités, de leur processus d'achat ou encore de leur cartographie des risques. Les évaluations sont réalisées soit par

les acheteurs, soit par la DGEC, en fonction du niveau du risque identifié. Certaines évaluations sont également externalisées et réalisées par des cabinets de conseil spécialisés. Certaines filiales ont également opté pour une sous-traitance des évaluations de leurs tiers à l'Epic RATP.
Pour donner suite à l'évaluation de l'intégrité des tiers, le groupe RATP peut décider d'entrer en relation avec un tiers, de poursuivre une relation en cours ou d'y mettre fin. Il peut également décider d'adapter le niveau de vigilance et d'optimiser l'efficacité des mesures de prévention et de détection de la corruption mises en œuvre.

Afin de prévenir le non-respect des obligations légales en matière de prévention de la corruption et de protection des lanceurs d'alerte, le groupe RATP a également de nombreux contrôles comptables et des contrôles internes afin de prévenir, détecter, enquêter et réagir aux allégations ou incidents liés à la corruption et aux pots-de-vin. Le dispositif d'alerte permet également d'informer le Groupe d'une éventuelle atteinte à la probité.

Les contrôles comptables anticorruption ont pour objectif d'améliorer la maîtrise des activités de l'organisation, l'efficacité et l'exhaustivité des opérations ainsi que l'utilisation des ressources en veillant à prendre en compte notamment les risques de conformité. Ils permettent également de s'assurer que la comptabilité ne présente pas le risque de masquer des faits de corruption.
Un contrôle comptable de premier niveau est exécuté en fonction du type de flux, soit par les comptables généraux pour les écritures manuelles, soit par un contrôleur de gestion pour les factures d'achat, soit par un comptable client pour les factures de ventes, soit par le responsable hiérarchique direct pour les notes de frais.
Un contrôle comptable de deuxième niveau est réalisé par échantillonnage, selon le type de flux, par les responsables de l'entité des résultats financiers pour les écritures manuelles, par les contrôleurs de gestion selon leur entité d'appartenance pour les factures d'achat, ou encore par les comptables du service notes de frais. Ce contrôle de deuxième niveau est également réalisé par les responsables hiérarchiques, selon une méthodologie décrite dans une fiche de contrôle. La DGEC réalise des contrôles comptables de deuxième niveau sur le périmètre de l'Epic RATP pour s'assurer du respect de la politique cadeaux et invitations et de la conformité des opérations de sponsoring et de partenariats avec la procédure dédiée.
Un contrôle comptable de troisième niveau est réalisé par l'audit interne général, qui fait systématiquement l'objet d'un plan d'actions dont l'avancement est suivi et présenté aux pilotes de risques.
Par ailleurs, tous les signalements recevables adressés au Groupe, notamment dans le cadre du dispositif d'alerte, font l'objet d'un traitement, conformément à la réglementation. Les enquêtes internes permettent ainsi de vérifier la matérialité des faits dénoncés et d'y apporter, le cas échéant, les mesures correctives adaptées.

[< Draft Amended ESRS G1 §10(b)]

[Draft Amended ESRS G1 §10(c) >]

Activités de formation du Groupe hors RATP Dev en matière de corruption et de protection des lanceurs d'alerte

Depuis 2019, le Groupe a mis en place un dispositif de formation en présentiel du personnel exposé au risque de corruption, conformément à la réglementation de la loi Sapin II.
Les cadres et personnels exposés de l'Epic RATP et des filiales – hors RATP Dev, qui dispose d'un dispositif propre comme précisé au sous-chapitre « Activités de formation de RATP Dev en matière de conduite des affaires » – bénéficient ainsi d'une formation obligatoire de quatre heures, en format présentiel, animée par un cabinet de conseil spécialisé. Le support de formation utilisé a été mis à jour la dernière fois par la DGEC en 2024. Ce dernier comprend notamment de nombreux cas pratiques, qui ont été inspirés par des retours d'expériences internes et externes, ainsi que d'exemples jurisprudentiels. À la fin de la session, un test de connaissances et de compréhension est systématiquement réalisé pour valider la formation.

À ce jour, les fonctions et rôles à risques de corruption dans le groupe RATP représentent :
– pour l'Epic RATP : 11 % des effectifs ;
– pour RATP Cap Île-de-France : 10 % des effectifs ;
– pour RATP Solutions Ville : 76 % des effectifs ;
– pour RATP Smart Systems : 19 % des effectifs.

Il est à noter que, pour le calcul du pourcentage de fonctions et rôles à risques ci-avant, les personnes mises à disposition d'une entité vers une autre au sein du groupe RATP sont comptabilisées par l'entité d'accueil (et ne sont ainsi pas comptabilisées par l'entité qui met à disposition la personne).

En 2025, plus d'une centaine de ces sessions de formation ont été réalisées en présentiel. Ainsi, à fin décembre 2025, le pourcentage de salariés des entités du Groupe exerçant des fonctions et/ou un rôle à risques qui ont bénéficié d'une formation anticorruption en présentiel est le suivant :
– Epic RATP : 87 % ;
– RATP Cap Île-de-France : 86 % ;
– RATP Solutions Ville : 74 % ;
– RATP Smart Systems : 75 %.

Les cadres et personnels exposés exerçant une fonction de représentation d'intérêts, qui sont membres du réseau affaires publiques du Groupe, ont également suivi en 2024 une formation spécifique sur le risque de corruption, animée par la responsable conformité du Groupe et une avocate spécialisée.
Un plan de formation spécifique a également été déployé au sein de l'ensemble de la filière achats, en réponse aux risques particuliers identifiés pour ce secteur d'activité dans la cartographie anticorruption du Groupe.
Enfin, les membres du conseil d'administration du Groupe sont intégrés dans un plan de formation dédié aux enjeux de conformité, à l'instar des membres du comité exécutif du Groupe et du comité de direction de l'Epic RATP, qui bénéficient également d'une sensibilisation assurée par la responsable conformité du Groupe.

L'Epic RATP met également en place des actions en complément de celles du Groupe, notamment :
– Déploiement d'un module e-learning obligatoire à destination des cadres et personnels non exposés au risque de corruption, afin de les sensibiliser aux risques et aux enjeux liés à la corruption, en prenant connaissance des principales règles anticorruption du groupe RATP. Ce module permet ainsi de reconnaître la corruption sous ses différentes formes, d'identifier les situations à risque au quotidien, de faire face à des situations types et à mettre en application les bonnes pratiques ;
– déploiement d'un module e-learning dédié au dispositif d'alerte, déployé auprès des agents d'encadrement, afin de renforcer leur sensibilisation quant à l'existence et au fonctionnement de ce dispositif,

ainsi qu'aux garanties de protection offertes aux lanceurs d'alerte ;
– élaboration en cours d'un module de micro-learning sur le thème des conflits d'intérêts.

Activités de formation de RATP Dev en matière de corruption et de protection des lanceurs d'alerte

Au sein de la filiale RATP Dev, l'ensemble des salariés du siège ainsi que les managers des entités contrôlées suivent une formation en e-learning visant à les sensibiliser à la lutte contre la corruption et le trafic d'influence, ainsi qu'aux procédures internes applicables en matière d'évaluation des tiers, de cadeaux et invitations, de dons, de sponsoring et de conflits d'intérêts. Depuis novembre 2022, tous les salariés ayant suivi cette formation initiale depuis plus de deux ans ont une obligation de la refaire.

Une formation approfondie obligatoire destinée aux publics plus exposés – voir le sous-chapitre « Définition des fonctions et rôles les plus exposés au risque de corruption et de conflit d'intérêts » – fait suite à la formation e-learning et dure deux heures en classe virtuelle. Elle est animée par un cabinet de conseil spécialisé. Pendant la formation, une déclaration d'ouverture est réalisée par le directeur de l'entreprise, de l'unité opérationnelle ou du pays concerné. Près d'une vingtaine de sessions sont organisées chaque année.
Le programme est complet lorsque le salarié a signé la feuille d'émargement de la formation et attesté la réception du code éthique et du code de conduite. Une mise à jour de la formation est réalisée tous les deux ans.

[< Draft Amended ESRS G1 §10(c)]

Autres actions déployées par le Groupe en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

En 2025, la DGEC a mené plusieurs actions clés dans le cadre du programme anticorruption, en particulier :
– la révision de la cartographie des risques anticorruption, afin de vérifier la cotation des risques nets ;
– le déploiement des procédures d'évaluation des tiers dans l'intégralité des entités du groupe RATP, en tenant compte systématiquement de leurs spécificités ;
– la réalisation d'une cartographie des risques spécifique sur le thème des conflits d'intérêts. Des entretiens en interne ont été effectués afin d'optimiser leur identification et leur traitement. Ces travaux permettront dans un deuxième temps de réviser la politique du groupe en matière de conflits d'intérêts ;
– une optimisation des contrôles internes anticorruption, afin de cibler davantage les opérations à risques, en lien avec la cartographie du Groupe. Par ailleurs, ces contrôles (hors évaluation des tiers en cours d'élaboration) ont été déployés dans toutes les entités du Groupe.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b)]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) §38(c) >]

Pour le Groupe et ses entités, aucune ressource financière significative n'est affectée spécifiquement à la conduite des actions en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) §38(c)]

Cibles du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

À ce jour, l'Epic RATP et filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems n'ont pas défini de cible liée à la corruption et à la protection des lanceurs d'alerte.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39 >]

La gouvernance du groupe RATP en matière d'évaluation de l'efficacité des politiques et des actions relatives à l'anticorruption repose sur une articulation de trois niveaux de contrôle : les contrôles opérationnels de premier niveau, intégrés aux processus métier ; les contrôles de second niveau assurés par les fonctions de conformité (DGEC) et de contrôle interne (DGARC) ; et les contrôles de troisième niveau, réalisés dans le cadre des missions d'audit interne. Cette organisation permet de garantir une surveillance continue, indépendante et approfondie des engagements du Groupe en matière de lutte anticorruption et de protection des lanceurs d'alerte.

Un référentiel de contrôle interne anticorruption a été élaboré en collaboration avec la DGEC, la DGARC et un cabinet de conseil spécialisé. De nombreux contrôles internes ciblés sur les opérations à risque sont ainsi régulièrement réalisés (une ou deux fois par an, selon le type de contrôle) pour s'assurer de l'efficacité du dispositif et identifier les besoins susceptibles de faire l'objet d'un plan d'actions. Ils sont reportés dans le système de gestion des risques et de contrôle interne du Groupe et font l'objet d'un reporting régulier.
En 2025, la DGEC a piloté le déploiement des contrôles internes dans l'ensemble des entités du Groupe, renforçant ainsi la gouvernance et la maîtrise des risques. Le contrôle interne relatif à l'évaluation des tiers demeure en cours d'élaboration. Un référentiel d'audit interne a par ailleurs été développé et des missions d'audit régulières sont réalisées sur le dispositif anticorruption des entités.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T AR 39]

Indicateurs du groupe RATP en lien avec la corruption [G1-4]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §41(a) + §41(c) + §41(d) / Draft Amended ESRS G1 §13 >]

Nombre de condamnations pour violation des lois anticorruption et anti-pots-de-vin

Le nombre de condamnations pour violation des lois anticorruption et anti-pots-de-vin au cours de l'année correspond au nombre total de condamnations judiciaires prononcées à l'encontre des entités du groupe RATP pour des infractions à la législation sur la lutte contre la corruption et les actes de corruption, sur la période de reporting. Une condamnation est une décision de justice définitive (ayant autorité de la chose jugée) rendue par une juridiction française ou d'un autre pays, reconnaissant une entité du Groupe coupable :
– d'acte de corruption active ou passive, publique ou privée ;
– de trafic d'influence ;
– de concussion ;
– de favoritisme ;
– de prise illégale d'intérêts ;
– de toute infraction assimilée dans le cadre de la lutte contre la corruption.

Sur l'année 2025, aucune condamnation n'a été prononcée à l'encontre du groupe RATP ou de ses entités pour une violation des lois anticorruption et anti-pots-de-vin.

Montant total des amendes infligées pour violation des lois anticorruption et anti-pots-de-vin

Le montant total des amendes infligées pour violation des lois anticorruption et anti-pots-de-vin au cours de l'année correspond au montant total des amendes pécuniaires imposées aux entités du groupe RATP en lien avec des infractions à la législation sur la corruption ou des actes assimilés, sur la période de reporting. Le montant pris en compte se rapporte au montant total des amendes pénales (et seulement pénales), hors frais annexes (honoraires d'avocats, dommages-intérêts civils, astreintes) et inclut explicitement :

- les amendes imposées aux entités du groupe RATP en tant que personne morale ;
- les amendes prononcées définitivement dans le cadre d'un jugement pour corruption, trafic d'influence, ou autre infraction assimilée.

Ce montant n'inclut pas les sanctions administratives, les pénalités contractuelles sans reconnaissance d'infraction ou encore les amendes en attente de jugement définitif.

Sur l'année 2025, aucune peine d'amende n'a été décidée à l'encontre du groupe RATP ou de ses entités pour une violation des lois anticorruption et anti-pots-de-vin.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §41(a) + §41(c) + §41(d) / Draft Amended ESRS G1 §13]

Droit de la concurrence

Les éléments détaillés dans cette section portent directement sur l'IRO matériel ci-dessous, identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

Typologie	Intitulé de l'IRO	Description détaillée
Risque	Infraction au droit de la concurrence entraînant des poursuites judiciaires et risque réputationnel	Les pratiques anticoncurrentielles dans la conduite des affaires du groupe RATP telles que notamment nouer des ententes avec des concurrents en vue de se répartir le marché, ou distordre la concurrence en abusant de la position dominante de l'une des entités du Groupe, que ce soit dans le cadre des réponses aux appels d'offres ou d'une manière générale, dans le développement des activités commerciales constituent des manquements au droit de la concurrence. Ces pratiques exposent le Groupe à des poursuites, des sanctions et une perte de confiance des partenaires. Elles peuvent aussi nuire à sa réputation et compromettre ses parts de marché.

Politiques du groupe RATP en lien avec le droit de la concurrence [G1-1]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(d) >]

À date, le groupe RATP ne dispose pas d'une politique commune en lien avec le droit de la concurrence. La thématique est néanmoins portée par la direction juridique du Groupe et, dans ce cadre, un programme concurrence pour le Groupe est en cours d'élaboration.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(a) + §34(b) + §34(d)]

Actions du groupe RATP en lien avec le droit de la concurrence [G1-2]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b) >]

Les actions du groupe RATP en lien avec le droit de la concurrence sont déployées dans le cadre du programme concurrence du Groupe. L'enjeu de ce programme est de veiller à ce que le groupe RATP, en France, en Europe et ailleurs, respecte les règles du droit de la concurrence pour une concurrence loyale et non faussée, notamment dans le contexte de l'ouverture à la concurrence de l'activité de transports publics en Île-de-France, ainsi que de la stratégie de diversification du Groupe sur le marché concurrentiel.

Ce programme est établi à partir d'une cartographie des risques liés à la concurrence qui a été réalisée en 2020 pour l'Epic RATP et pour les filiales RATP Dev (en 2025), RATP Cap Île-de-France (en 2022) et RATP Solutions Ville (en 2022). Cette cartographie a identifié les risques, ainsi que défini les actions et barrières à arrêter et suivre pour éviter leur survenance. La cartographie sera revue annuellement.

Lors de cette cartographie, ont été identifiés les risques :

- D'entente avec des concurrents visant à se partager le marché, dans le cadre des appels d'offres auxquels répondent les entités du Groupe, mais aussi dans le cadre de partenariats noués pour développer de nouvelles activités ;
- De concentration dans le cadre notamment de la constitution de joint-venture avec des partenaires, ou d'opérations de fusions et acquisitions ;
- D'abus de position dominante eu égard à la particularité de l'entité Epic RATP en tant qu'établissement public industriel et commercial de l'État français en monopole ;
- De versement d'aide d'État, non compatible avec le Traité sur le fonctionnement l'Union européenne (TFUE).

Au regard de l'identification de ces risques, l'objectif du programme est de sensibiliser et former la population du Groupe exposée à ces risques au regard de leur activité, ainsi que de vérifier qu'aucun comportement anticoncurrentiel ne soit pratiqué au sein du Groupe.

Son élaboration est pilotée par le centre d'expertise juridique de l'Epic RATP et réalisée avec le concours des responsables conformité des filiales afin de veiller, d'une part, à prendre en compte

l'ensemble des activités, les différentes réglementations propres aux territoires sur lesquels opère le Groupe et les modes de fonctionnements distincts selon les entités du Groupe, et d'autre part, s'assurer d'un relais pour suivre le déploiement du programme au sein du Groupe.

Ce programme sera ainsi constitué :

- de lignes directrices et de fiches pratiques à destination de la population exposée : ce projet est en cours de finalisation pour une diffusion en interne du Groupe courant 2026 ;
- du code de conduite des affaires et de prévention de la corruption, qui couvre également les atteintes aux règles de la concurrence – voir plus d'informations au sous-chapitre « Politiques du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-1] » ;
- d'un programme de formation de la population exposée : des premières actions de formation ont été réalisées : une première en 2021 à destination des membres du comité exécutif du Groupe, du comité de direction de l'Epic RATP et des directions générales des filiales (réalisée par la direction juridique et un cabinet d'avocat), une formation des salariés répondant aux appels d'offres de RATP Cap Île-de-France (par la direction juridique) et une formation d'une partie des salariés de RATP Dev (par un cabinet d'avocats). Une démarche de systématisation est en cours, afin de rendre la formation obligatoire pour la population exposée ;
- de la mise en place en 2026 d'un réseau de partage des bonnes pratiques au sein du Groupe sur les sujets de droit de la concurrence ;
- de recommandations à appliquer en cas de contrôle par les autorités de la concurrence, indispensables pour définir la conduite à adopter et assurer le bon déroulement de leur enquête : ce projet sera finalisé courant 2026 ;
- d'objectifs chiffrés et contrôlés par la mise en place d'audits.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §37(a) + §37(b)]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c) >]

Le programme concurrence ne fait pas référence à des normes ou à des initiatives tierces, qui à date n'existent pas dans le domaine du droit de la concurrence. Le programme a toutefois été établi avec le concours d'un cabinet d'avocats, sur la base d'un benchmark des pratiques des grandes entreprises et en tenant compte des recommandations de l'Autorité de la concurrence et de la Commission Européenne.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-P §34(c)]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) §38(c) >]

Aucune ressource financière significative n'est affectée spécifiquement à la conduite des actions en lien avec les lois de la concurrence.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-A §38(a) + §38(b) §38(c)]

Cibles du groupe RATP en lien avec le droit de la concurrence [G1-3]

[Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43 >]

À date, aucune cible en lien avec le droit de la concurrence n'a été fixée pour le groupe RATP. Dans le cadre du programme concurrence, l'Epic RATP et ses filiales RATP Dev, RATP Cap Île-de-France, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems définiront des objectifs devant permettre au Groupe de contrôler le respect des règles de concurrence.

[< Draft Amended ESRS 2 GDR-T §43]

Annexes au rapport de durabilité

Annexe RD-1 – Entités du groupe RATP incluses dans les informations du rapport de durabilité sur l'année 2025

Liste des filiales, BU et entités de RATP Cap Île-de-France consolidées dans le périmètre de reporting FY25 :

Entités de RATP Cap Île-de-France
RATP Cap Ateliers Championnet
RATP Cap Mantois
RATP Cap Bièvre
RATP Cap Saclay
Compagnie Francilienne de Transports (données sociales uniquement)
CAP Expertise (données sociales uniquement)
Paris Seine Mobilité (données sociales uniquement)
MOBICITÉ (données sociales uniquement)

Liste des filiales, BU et entités de RATP Dev consolidées dans le périmètre de reporting FY25 :

Business unit	Pays / Région	Filiales
TOOTBUS	Royaume-Uni	TGB0012 - Bath Bus Company
TOOTBUS	Belgique	TCS1003 - RD Belgium
TOOTBUS	Royaume-Uni	TGB1016 - TOT The Original Sight Tour Limited
TOOTBUS	France	TFR0121 - Société des Lignes Touristiques
FRANCE-SUISSE	Bretagne	TFR0002 - RATP Dev Lorient Agglomération
FRANCE-SUISSE	Bretagne	TFR0069 - RD Brest
FRANCE-SUISSE	Bretagne	TFR0077 - RD QUIMPERLE COMMUNAUTE
FRANCE-SUISSE	Bretagne	TFR0034 - RD Quimper Bretagne Occidentale Data
FRANCE-SUISSE	Bretagne	TFR0046 - RD Caen la mer
FRANCE-SUISSE	CGO	TFR0043 - Compagnie des transports Yonnais
FRANCE-SUISSE	CGO	TFR0056 - Société des Transports Interurbains Centre
FRANCE-SUISSE	CGO	TFR0057 - CARS DUNOIS
FRANCE-SUISSE	CGO	TFR0068 - RD Angers
FRANCE-SUISSE	CGO	TFR0083 - RD Berry
FRANCE-SUISSE	CGO	TFR0084 - RD Laval
FRANCE-SUISSE	CGO	TFR0102 - Société des transports urbains Bourges
FRANCE-SUISSE	Nord	TFR0066 - CTB Compagnie des transports du Boulonnais
FRANCE-SUISSE	Nord	TFR0035 - RDAM - RATP Dev Ardennes Métropole Data (ex CTCM)
FRANCE-SUISSE	Nord	TFR0071 - RD Creil
FRANCE-SUISSE	Nord	TFR1068 - RDPC - EPERNAY (ex CTPC)
FRANCE-SUISSE	RD Sud Est Suisse	TCH0003 - HelvéCIE SA
FRANCE-SUISSE	RD Sud Est Suisse	TFR0041 - TP2A (Transports Public de l'Agglomération Annemassienne)
FRANCE-SUISSE	RD Sud Est Suisse	TFR0047 - GEMBUS
FRANCE-SUISSE	RD Sud Est Suisse	TFR0081 - RD Thonon
FRANCE-SUISSE	RD Sud Est Suisse	TFR0107 - Alpbus Fournier

Business unit	Pays / Région	Filiales
FRANCE-SUISSE	RD Sud Est Suisse	TFR0111 - Vienne Mobilité
FRANCE-SUISSE	RD Sud Est Suisse	TFR1014 - Compagnie de transport du Lac du Bourget (Aix-les-Bains)
FRANCE-SUISSE	Lyon	TFR0091 - RD Lyon
FRANCE-SUISSE	Lyon	TFR0092 - RD Lyon Express
FRANCE-SUISSE	RD Sud Est Suisse	TFR0085 - RD Toulon Provence Méditerranée
FRANCE-SUISSE	Sud	TFR0109 - RD PAYS BASQUE ADOUR
FRANCE-SUISSE	Sud	TFR0089 - RD BRIVE
FRANCE-SUISSE	RD Sud Est Suisse	TFR0050 - Narbonne
FRANCE-SUISSE	Métro Automatique Ferroviaire	TFR0028 - Orly Val Services
RD HOLDING	Paris	TFR9000 - RATP Dev SA (holding)
ITALIE	Italie	TIT0001 - Autolinee Toscane
ITALIE	Italie	TIT0002 - Gest SPA
ITALIE	Italie	TIT1026 - Cilia Italia SRL (Latium)
MEA	Égypte	TEG0002 - RATP Developpement Mobility Cairo
MEA	Maroc	TMA1002 - RD CASABLANCA
MEA	AFS	TZA0001 - Bombela Operating Company
KSA&UAE	Saudi	TSA1005 - CAPITAL METRO COMPANY LIMITED
APAC	Hong-Kong	THK0001 - Hong Kong TramwayIG
UK-US	États-Unis d'Amérique	TUS0003 - Ventura County (OVT)
UK-US	États-Unis d'Amérique	TUS0003 - Asheville (OAS)
UK-US	États-Unis d'Amérique	TUS0003 - Comet (OCT)
UK-US	États-Unis d'Amérique	TUS0003 - Prince George's County (OPG)
UK-US	États-Unis d'Amérique	TUS0003 - Greensboro (OGR)
UK-US	États-Unis d'Amérique	TUS0003 - Lake County Transit Management (OLC)
UK-US	États-Unis d'Amérique	TUS0003 - Durham (ODU)
UK-US	États-Unis d'Amérique	TUS0003 - Raleigh (ORA)
UK-US	États-Unis d'Amérique	TUS0003 - DC Rail (DGEN)
UK-US	États-Unis d'Amérique	TUS0003 - Winston Salem (OWS)

Annexe RD-2 – Liste des exigences de publication et des points de données publiés dans ce rapport de durabilité

[Draft Amended ESRS 2 §28(d) >]

Exigence de publication	Correspondance dans le rapport de durabilité	N° de page
BP-1 - Base de préparation de l'état de durabilité	Périmètre des informations [BP-1]	57
BP-2 - Informations spécifiques lorsque l'entreprise utilise des dispositions transitoires	Utilisation dans ce rapport des dispositions de progressivité de la publication d'informations [BP-2]	59
GOV-1 - Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance en matière de durabilité	Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance du groupe RATP en matière de durabilité [GOV-1]	59
GOV-2 - Intégration de la performance liée à la durabilité dans les dispositifs d'incitation	Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation [GOV-2]	61
GOV-3 - Déclaration relative à la vigilance raisonnable	Déclaration de vigilance raisonnable [GOV-3]	89
GOV-4 - Gestion des risques et contrôles internes relatifs au reporting de durabilité	Processus et systèmes de gestion des risques et de contrôle interne [GOV-4]	88
SBM-1 - Stratégie, modèle d'affaires et chaîne de valeur	Stratégie, modèle d'affaires et chaîne de valeur du groupe RATP[SBM-1] Modèle d'affaires et de création de valeur Cartographie des parties prenantes Chaîne de valeur	61 10 66 14
SBM-2 - Intérêts et points de vue des parties prenantes	Dialogue du groupe RATP avec ses parties prenantes [SBM-2]	66
SBM-3 - Interaction des impacts, risques et opportunités matériels avec la stratégie et le modèle d'affaires, et effets financiers	Interactions des IRO matériels avec la stratégie et le modèle d'affaires du groupe RATP et leurs effets financiers [SBM-3]	76
IRO-1 - Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels, ainsi que des informations matérielles à publier	Méthodologie de l'analyse de matérialité des enjeux en matière de durabilité du groupe RATP [IRO-1]	78
IRO-2 - Impacts, risques et opportunités matériels et exigences de publication incluses dans l'état de durabilité	Résultats de l'analyse de double matérialité et exigences de publication [IRO-2]	82
E1-1 - Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique	Plan de transition du groupe RATP pour l'atténuation du changement climatique [E1-1]	90
E1-2 - Identification des risques climatiques et analyse de scénarios	Risques liés au climat et analyse de scénarios [E1-2]	91
E1-3 - Résilience face au changement climatique	Résilience face au changement climatique [E1-3]	92
E1-4 - Politiques relatives à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique	Politiques du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-4] Politiques du groupe RATP relatives à l'adaptation au changement climatique [E1-4]	92 107
E1-5 - Actions et ressources relatives à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique	Actions du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique [E1-5] Actions du groupe RATP relatives à l'adaptation au changement climatique [E1-5]	93 108
E1-6 - Cibles relatives au changement climatique	Cibles du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique - Réduction des émissions de gaz à effet de serre [E1-6] Cibles du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique - Autres cibles [E1-6] Cibles du groupe RATP relatives à l'adaptation au changement climatique	99 100 110
E1-7 - Consommation d'énergie et mix énergétique	Indicateurs du groupe RATP relatifs à l'atténuation du changement climatique - Consommation d'énergie et mix énergétique [E1-7]	101
E1-8 - Émissions brutes de gaz à effet de serre (scopes 1, 2 et 3)	Indicateurs du groupe RATP relatifs à l'atténuation du changement climatique - Émissions brutes de gaz à effet de serre sur les scopes 1, 2 et 3 [E1-8]	103
E1-9 - Absorptions de GES et projets de réduction des émissions financés par des crédits carbone	Non applicable	

Exigence de publication	Correspondance dans le rapport de durabilité	N° de page
E1-10 - Tarification interne du carbone	Présentation du prix interne du carbone adopté par le groupe RATP [E1-10]	106
E1-11 - Effets financiers attendus des risques physiques et de transition matériels et des opportunités climatiques potentielles	Non publié	
E2-1 - Politiques relatives à la pollution	Politiques du groupe RATP liées à la pollution de l'air [E2-1]	110
E2-2 - Actions et ressources relatives à la pollution	Actions du groupe RATP liées à la pollution de l'air [E2-2]	111
E2-3 - Cibles relatives à la pollution	Cibles du groupe RATP liées à la pollution de l'air [E2-3]	114
E2-4 - Pollution de l'air, de l'eau et des sols	Indicateurs du groupe RATP liés à la pollution de l'air [E2-4]	114
E2-5 - Substances préoccupantes et substances extrêmement préoccupantes	Non matériel	
E3-1 - Politiques relatives à l'eau	Non matériel	
E3-2 - Actions et ressources relatives à l'eau	Non matériel	
E3-3 - Cibles relatives à l'eau	Non matériel	
E3-4 - Indicateurs relatifs à l'eau	Non matériel	
E4-1 - Plan de transition relatif à la biodiversité et aux écosystèmes	Non matériel	
E4-2 - Politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes	Non matériel	
E4-3 - Actions et ressources relatives à la biodiversité et aux écosystèmes	Non matériel	
E4-4 - Cibles relatives à la biodiversité et aux écosystèmes	Non matériel	
E4-5 - Indicateurs relatifs aux changements affectant la biodiversité et les écosystèmes	Non matériel	
E5-1 - Politiques relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	Politiques du groupe RATP liées aux ressources entrantes et à la circularité [E5-1]	119
E5-2 - Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	Actions du groupe RATP liées aux ressources entrantes et à la circularité [E5-2]	120
E5-3 - Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	Cibles du groupe RATP liées aux ressources entrantes et à la circularité [E5-3]	121
E5-4 - Flux de ressources entrantes	Flux de ressources entrantes du groupe RATP [E5-4]	121
	Indicateurs du groupe RATP liés aux ressources entrantes et à la circularité [E5-4]	121
E5-5 - Flux de ressources sortantes	Non matériel	
E5-5 - Flux de ressources sortantes (produits)	Non matériel	
E5-5 - Flux de ressources sortantes (déchets)	Non matériel	
S1-1 - Politiques relatives aux effectifs propres	Politiques du groupe RATP en lien avec le dialogue social avec son personnel [S1-1]	141
	Politiques du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de ses effectifs [S1-1]	145
	Politiques du groupe RATP en lien avec l'inclusion et la diversité [S1-1]	151
S1-2 - Dialogue avec les effectifs propres et leurs représentants, existence de canaux permettant au personnel d'exprimer ses préoccupations ou ses besoins, et mesures prises pour y remédier	Processus de dialogue du groupe RATP avec son personnel et ses représentants [S1-2]	139
	Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs sur son personnel relatifs au dialogue social [S1-2]	141
	Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs sur son personnel relatifs à l›inclusion et à la diversité [S1-2]	152
S1-3 - Actions et ressources relatives aux effectifs propres	Actions du groupe RATP en lien avec le dialogue social avec son personnel [S1-3]	142
	Actions du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de ses effectifs [S1-3]	146
	Actions du groupe RATP en lien avec l'inclusion et la diversité [S1-3]	152

Exigence de publication	Correspondance dans le rapport de durabilité	N° de page
S1-4 - Cibles relatives aux effectifs propres	Cibles du groupe RATP en lien avec le dialogue social avec son personnel [S1-4]	143
	Cibles du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de son personnel [S1-4]	149
	Cibles du groupe RATP en lien avec la diversité et l'inclusion [S1-4]	155
S1-5 - Caractéristiques des salariés de l'entreprise	Caractéristiques des salariés du groupe RATP [S1-5]	136
S1-6 - Caractéristiques des non-salariés au sein des effectifs propres	Non publié	
S1-7 - Couverture de la négociation collective et dialogue social	Indicateurs du groupe RATP en lien avec les négociations collectives et le dialogue social avec son personnel [S1-7]	144
S1-8 - Indicateurs de diversité	Indicateurs du groupe RATP en lien avec la diversité et l'inclusion [S1-8]	156
S1-9 - Rémunérations adéquates	Non matériel	
S1-10 - Protection sociale	Non matériel	
S1-11 - Personnes en situation de handicap	Non matériel	
S1-12 - Formation et développement des compétences	Non matériel	
S1-13 - Santé et sécurité	Indicateurs du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de son personnel [S1-13]	150
S1-14 - Équilibre vie professionnelle / vie personnelle	Non matériel	
S1-15 - Rémunération	Non matériel	
S1-16 - Incidents de discrimination et atteintes aux droits humains	Non publié	
S2-1 - Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur	Politiques du groupe RATP en lien avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-1]	157
S2-2 - Dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur, existence de canaux permettant à ces derniers de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins, et mesures prises pour y remédier	Processus de dialogue du groupe RATP avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-2]	157
	Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs sur les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-2]	157
S2-3 - Actions et ressources relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur	Actions du groupe RATP en lien avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-3]	158
S2-4 - Cibles relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur	Cibles du groupe RATP en lien avec les travailleurs dans les chaînes de valeur [S2-4]	159
S3-1 - Politiques relatives aux communautés affectées	Politiques du groupe RATP relatives à l'ancrage territorial et insertion sociale des riverains, territoires et communautés locales [S3-1]	161
	Politiques relatives à la santé et à la sécurité des populations riveraines [S3-1]	167
S3-2 - Dialogue avec les communautés affectées	Processus de dialogue du groupe RATP relatif à l'ancrage territorial et insertion sociale des riverains, territoires et communautés locales [S3-2]	160
	Processus de dialogue relatif à la santé et sécurité des riverains - impacts liés aux chantiers et nuisances sonores et vibratoires [S3-2]	166
	Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs sur les riverains, territoires et communautés locales [S3-2]	166
S3-3 - Actions et ressources relatives aux communautés affectées	Actions du groupe RATP relatives à l'ancrage territorial et l'insertion sociale riverains, territoires et communautés locales [S3-3]	161
	Actions relatives à la santé et à la sécurité des populations riveraines [S3-3]	169
S3-4 - Cibles relatives aux communautés affectées	Cibles du groupe RATP relatives à l'insertion sociale et à l'ancrage territorial en lien avec les riverains, territoires et communautés locales [S3-4]	165
	Cibles relatives à la santé et à la sécurité des populations riveraines [S3-4]	171

Exigence de publication	Correspondance dans le rapport de durabilité	N° de page
S4-1 - Politiques relatives aux consommateurs et utilisateurs finaux	Politiques du groupe RATP relatives à la qualité de service pour les voyageurs et utilisateurs finaux [S4-1]	174
	Politiques du groupe RATP relatives à l'accessibilité et à l'inclusion sociale des voyageurs [S4-1]	179
	Politiques relatives à la continuité de service pour les voyageurs [S4-1]	182
	Politiques relatives à la cybersécurité en lien avec les voyageurs [S4-1]	185
	Politiques du groupe RATP relatives à la protection des données personnelles des voyageurs et utilisateurs finaux [S4-1]	186
	Politiques relatives à la sécurité et à la sûreté des voyageurs [S4-1]	189
S4-2 - Dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux	Processus de dialogue proposés par le groupe RATP [S4-2]	171
	Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs relatifs à l'accessibilité et à l'inclusion sociale [S4-2]	179
	Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs relatifs à la continuité des services de transport [S4-2]	183
	Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs relatifs à la cybersécurité et à la résilience des transports [S4-2]	185
	Processus du groupe RATP de remédiation des impacts négatifs relatifs à la protection des données à caractère personnel des voyageurs et utilisateurs finaux [S4-2]	187
S4-3 - Actions et ressources relatives aux consommateurs et utilisateurs finaux	Actions du groupe RATP relatives à la qualité de service pour les voyageurs et utilisateurs finaux [S4-3]	175
	Actions du groupe RATP relatives à l'accessibilité et à l'inclusion sociale des voyageurs [S4-3]	179
	Actions relatives à la continuité de service pour les voyageurs [S4-3]	183
	Actions relatives à la cybersécurité en lien avec les voyageurs [S4-3]	185
	Actions du groupe RATP relatives à la protection des données personnelles des voyageurs et utilisateurs finaux [S4-3]	187
	Actions relatives à la sécurité et à la sûreté des voyageurs [S4-3]	190
S4-4 - Cibles relatives aux consommateurs et utilisateurs finaux	Cibles du groupe RATP relatives à la qualité de service pour les voyageurs [S4-4]	178
	Cibles du groupe RATP relatives à l'accessibilité et à l'inclusion sociale des voyageurs [S4-4]	182
	Cibles relatives à la continuité de service pour les voyageurs [S4-4]	184
	Cibles relatives à la cybersécurité en lien avec les voyageurs [S4-4]	186
	Cibles du groupe RATP relatives à la protection des données personnelles des voyageurs et utilisateurs finaux [S4-4]	188
	Cibles relatives à la sécurité et à la sûreté des voyageurs [S4-4]	193
G1-1 - Politiques relatives à la conduite des affaires	Politiques du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-1]	194
	Politiques du groupe RATP en lien avec le droit de la concurrence [G1-1]	199
G1-2 - Actions relatives à la conduite des affaires	Actions du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-2]	196
	Actions du groupe RATP en lien avec le droit de la concurrence [G1-2]	199
G1-3 - Cibles relatives à la conduite des affaires	Cibles du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-3]	198
	Cibles du groupe RATP en lien avec le droit de la concurrence [G1-3]	200
G1-4 - Indicateurs relatifs à la corruption ou aux faits de corruption	Indicateurs du groupe RATP en lien avec la corruption [G1-4]	198
G1-5 - Indicateurs relatifs à l'influence politique	Non matériel	
G1-6 - Indicateurs relatifs aux pratiques de paiement	Non matériel	

[< Draft Amended ESRS 2 §28(d)]

Annexe RD-3 – Spécifications méthodologiques des points de données (par exigence de publication) correspondants à des règlementations européennes

[Draft Amended ESRS 2 §28(f) >]

Exigence de publication et point de données	Référence SFDR	Référence Pilier	Référence Règlement Benchmarks	Référence Loi européenne sur le climat	Correspondance dans le rapport
ESRS 2 GOV-1 - Pourcentage de membres du conseil d'administration indépendants	-	-	Règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance du groupe RATP en matière de durabilité [GOV-1]
ESRS 2 GOV-4 - Déclaration sur la diligence raisonnable	Indicateur n° 10, tableau n° 3 de l'annexe I	-	Règlement délégué (UE) 2022/1288, annexe I	-	Processus et systèmes de gestion des risques et de contrôle interne [GOV-4]
ESRS 2 SBM-1 - Implication dans des activités liées aux combustibles fossiles	Indicateur n° 4, tableau n° 1 de l'annexe I	Article 449a du règlement (UE) n° 575/2013; règlement d'exécution (UE) 2024/3172 - tableau 1 (risque environnemental), tableau 2 (risque social); modèle 1 portefeuille bancaire - risque de transition climatique	Règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Non applicable
ESRS 2 SBM-1 - Implication dans des activités liées à la production chimique	Indicateur n° 9, tableau n° 2 de l'annexe I	-	Règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Non applicable
ESRS 2 SBM-1 - Implication dans des activités liées aux armes controversées	Indicateur n° 14, tableau n° 1 de l'annexe I	-	Règlement délégué (UE) 2020/1818, article 12(1); règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Non applicable
ESRS 2 SBM-1 - Implication dans des activités liées à la culture et à la production de tabac	-	-	Règlement délégué (UE) 2020/1818, article 12(1); règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Non applicable
ESRS E1-1 - Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique	-	-	-	Règlement (UE) 2021/1119, article 2(1)	Plan de transition du groupe RATP pour l'atténuation du changement climatique [E1-1]
ESRS E1-6 - Objectifs de réduction des émissions de GES	Indicateur n° 4, tableau n° 2 de l'annexe I	Article 449a du règlement (UE) n° 575/2013; règlement d'exécution (UE) 2024/3172 - modèle 3 portefeuille bancaire	Règlement délégué (UE) 2020/1818, article 6	-	Cibles du groupe RATP relatives à l'atténuation du changement climatique - Réduction des émissions de gaz à effet de serre [E1-6]
ESRS E1-7 - Consommation d'énergie issue de sources fossiles (secteurs à fort impact climatique)	Indicateur n° 5 tableau n° 1 et indicateur n° 5 tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Indicateurs du groupe RATP relatifs à l'atténuation du changement climatique - Consommation d'énergie et mix énergétique [E1-7]

Exigence de publication et point de données	Référence SFDR	Référence Pilier	Référence Règlement Benchmarks	Référence Loi européenne sur le climat	Correspondance dans le rapport
ESRS E1-7 - Consommation d'énergie et mix énergétique	Indicateur n° 5, tableau n° 1 de l'annexe I	-	-	-	Indicateurs du groupe RATP relatifs à l'atténuation du changement climatique - Consommation d'énergie et mix énergétique [E1-7]
ESRS E1-8 - Émissions brutes de GES (scopes 1, 2 et 3)	Indicateurs n° 1 et n° 2, tableau n° 1 de l'annexe I	Article 449a du règlement (UE) n° 575/2013; règlement d'exécution (UE) 2024/3172 - modèle 1 portefeuille bancaire	Règlement délégué (UE) 2020/1818, articles 5(1), 6 et 8(1)	-	Indicateurs du groupe RATP relatifs à l'atténuation du changement climatique - Émissions brutes de gaz à effet de serre sur les scopes 1, 2 et 3 [E1-8]
ESRS E1-9 - Absorptions de GES et crédits carbone	-	-	-	Règlement (UE) 2021/1119, article 2(1)	Non applicable
ESRS E1-11 - Exposition du portefeuille de référence aux risques physiques climatiques	-	-	Règlement délégué (UE) 2020/1818, annexe II; règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Risques liés au climat et analyse de scénarios [E1-2]
ESRS E1-11 - Localisation des actifs significatifs exposés à un risque physique matériel	-	Article 449a du règlement (UE) n° 575/2013; règlement d'exécution (UE) 2024/3172 - modèle 5 portefeuille bancaire	-	-	Non publié
ESRS E1-11 - Ventilation de la valeur comptable des actifs immobiliers par classe d'efficacité énergétique	-	Article 449a du règlement (UE) n° 575/2013; règlement d'exécution (UE) 2024/3172 - modèle 2 portefeuille bancaire	-	-	Non publié
ESRS E1-11 - Degré d'exposition du portefeuille aux opportunités climatiques	-	-	Règlement délégué (UE) 2020/1818, annexe II	-	Non publié
ESRS E2-4 - Quantité de polluants significatifs émis dans l'air, l'eau et le sol	Indicateurs n° 8 tableau n° 1; n° 1, 2 et 3 tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Indicateurs du groupe RATP liés à la pollution de l'air [E2-4]
ESRS E3-1 - Politiques relatives à l'eau	Indicateur n° 7, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E3-1 - Politique couvrant les zones soumises au stress hydrique	Indicateur n° 8, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E3-4 - Volume total d'eau recyclée et réutilisée	Indicateur n° 6.2, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E4-5 - Activités affectant négativement les zones sensibles pour la biodiversité	Indicateur n° 7, tableau n° 1 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel

Exigence de publication et point de données	Référence SFDR	Référence Pilier	Référence Règlement Benchmarks	Référence Loi européenne sur le climat	Correspondance dans le rapport
ESRS E4-2 - Politique couvrant les sites situés dans ou à proximité de zones sensibles pour la biodiversité	Indicateur n° 14.2, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E5-5 - Déchets dangereux et déchets radioactifs	Indicateur n° 9, tableau n° 1 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS 2 IRO-2 - Risque d'incidents de travail forcé	Indicateur n° 13, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Résultats de l'analyse de double matérialité et exigences de publication [IRO-2]
ESRS 2 IRO-2 - Risque d'incidents de travail des enfants	Indicateur n° 12, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Résultats de l'analyse de double matérialité et exigences de publication [IRO-2]
ESRS 2 GDR-P - Engagements de politique en matière de droits humains	Indicateur n° 9 tableau n° 3 et indicateur n° 11 tableau n° 1 de l'annexe I	-	Règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Déclaration relative aux droits humains
ESRS S1-1 - Processus et mesures pour prévenir la traite des êtres humains	Indicateur n° 11, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Déclaration relative aux droits humains
ESRS S1-1 - Politique ou système de gestion de la prévention des risques professionnels	Indicateur n° 1, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Politiques du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de ses effectifs [S1-1]
ESRS S1-2 - Mécanisme de réclamation, y compris pour les sujets liés aux salariés	Indicateur n° 5 tableau n° 3 et indicateur n° 11 tableau n° 1 de l'annexe I	-	-	-	Processus de dialogue du groupe RATP avec son personnel et ses représentants [S1-2]
ESRS S1-13 - Taux d'accidents du travail	Indicateur n° 2, tableau n° 3 de l'annexe I	-	Règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Indicateurs du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de ses effectifs [S1-13]
ESRS S1-13 - Nombre de jours perdus pour cause de blessures, d'accidents ou de maladies	Indicateur n° 3, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Indicateurs du groupe RATP en lien avec la santé et la sécurité de ses effectifs [S1-13]
ESRS S1-15 - Écart de rémunération femmes-hommes non ajusté	Indicateur n° 12, tableau n° 1 de l'annexe I	-	Règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Non matériel
ESRS S1-15 - Ratio de rémunération annuelle totale	Indicateur n° 8, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS S1-16 - Incidents de discrimination	Indicateur n° 7, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Non publié
ESRS S1-16 - Incidents relatifs aux droits humains	Indicateur n° 10 tableau n° 1 et indicateur n° 14 tableau n° 3 de l'annexe I	-	Règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Non publié

Exigence de publication et point de données	Référence SFDR	Référence Pilier	Référence Règlement Benchmarks	Référence Loi européenne sur le climat	Correspondance dans le rapport
ESRS S2-1 - Processus et mesures pour prévenir la traite des êtres humains	Indicateur n° 11, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Déclaration relative aux droits humains
ESRS S2-1 - Code de conduite	Indicateur n° 4, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Politiques du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-1]
ESRS S3-2 - Mécanisme de réclamation	Indicateur n° 11, tableau n° 1 de l'annexe I	-	-	-	Processus de dialogue du groupe RATP relatif à l'ancrage territorial et insertion sociale des riverains, territoires et communautés locales [S3-2]
ESRS S2-3 - Incidents relatifs aux droits humains	Indicateur n° 10 tableau n° 1 et indicateur n° 14 tableau n° 3 de l'annexe I	-	Règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Non publié
ESRS S3-3 - Incidents relatifs aux droits humains	Indicateur n° 10 tableau n° 1 et indicateur n° 14 tableau n° 3 de l'annexe I	-	Règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Non publié
ESRS S4-2 - Mécanisme de réclamation	Indicateur n° 11, tableau n° 1 de l'annexe I	-	-	-	Processus de dialogue proposés par le groupe RATP [S4-2]
ESRS S4-3 - Incidents relatifs aux droits humains	Indicateur n° 10 tableau n° 1 et indicateur n° 14 tableau n° 3 de l'annexe I	-	Règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II	-	Non publié
ESRS G1-1 - Politiques conformes à la Convention des Nations Unies contre la corruption	Indicateur n° 15, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Politiques du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-1]
ESRS G1-1 - Protection des lanceurs d'alerte	Indicateur n° 6, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Politiques du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-1]
ESRS G1-4 - Condamnations et amendes pour violation des lois anticorruption et anti-pots-de-vin	Indicateur n° 17, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Indicateurs du groupe RATP en lien avec la corruption [G1-4]
ESRS G1-4 - Actions visant à remédier aux violations des normes anticorruption et anti-pots-de-vin	Indicateur n° 16, tableau n° 3 de l'annexe I	-	-	-	Actions du groupe RATP en lien avec la corruption et la protection des lanceurs d'alerte [G1-2]

Exigence de publication et point de données	Référence SFDR	Référence Pilier	Référence Règlement Benchmarks	Référence Loi européenne sur le climat	Correspondance dans le rapport
ESRS 2 GOV-1 - Diversité de genre au sein du conseil d'administration	Indicateur n° 13, tableau n° 1 de l'annexe I	-	-	-	Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance du groupe RATP en matière de durabilité [GOV-1]
ESRS E4-5 - « Dégradation des terres, désertification, artificialisation des sols »	Indicateur n° 10, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E4-5 - Espèces naturelles et zones protégées	Indicateur n° 14.1, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E4-2 - Pratiques ou politiques durables en matière de terres / agriculture	Indicateur n° 11, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E4-2 - Pratiques ou politiques durables relatives aux océans / mers	Indicateur n° 12, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E4-2 - Politiques visant à lutter contre la déforestation	Indicateur n° 15, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel

[< Draft Amended ESRS 2 §28(f)]

Annexe RD-4 – Spécifications méthodologiques des AR correspondants à des règlementations européennes

[Draft Amended ESRS 2 §28(f) >]

Exigence de publication et AR	Référence SFDR	Référence Pilier	Référence Règlement Benchmarks	Référence Loi européenne sur le climat	Correspondance dans le rapport
ESRS 2 GOV-1 – Diversité du conseil d'administration	Indicateur n° 13, tableau n° 1 de l'annexe I	-	-	-	Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance du groupe RATP en matière de durabilité [GOV-1]
ESRS E4-5 – Dégradation des sols, désertification, imperméabilisation	Indicateur n° 10, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E4-5 – Espèces naturelles et zones protégées	Indicateur n° 14.1, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E4-2 – Pratiques ou politiques liées à l'agriculture durable	Indicateur n° 11, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E4-2 – Pratiques ou politiques liées à l'utilisation durable des océans	Indicateur n° 12, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel
ESRS E4-2 – Politiques liées à la déforestation	Indicateur n° 15, tableau n° 2 de l'annexe I	-	-	-	Non matériel

[< Draft Amended ESRS 2 §28(f)]

PLAN de vigilance du groupe RATP 2025

Analyse des risques au titre du devoir de vigilance
Page 214

Évaluation des fournisseurs et des sous-traitants
Page 231

PLAN DE VIGILANCE DU GROUPE RATP 2025

Analyse des risques au titre du devoir de vigilance

Le groupe RATP publie pour la quatrième 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 RATP) 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

L'Epic 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. En 2024, l'Epic 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 l'Epic RATP). Pour l'exercice 2025, l'Epic RATP a actualisé sa cartographie, en modifiant sa méthodologie concernant la cotation des risques bruts. Celle-ci est désormais fondée sur l'analyse de la matérialité d'impact, c'est-à-dire en se concentrant sur les conséquences des activités du Groupe sur ses parties prenantes et l'environnement. La cotation des risques repose sur l'évaluation de leur ampleur, étendue et irrémédiabilité. Ces trois premiers critères permettent de calculer la gravité brute du risque. La criticité brute est ensuite calculée en fonction de la gravité et de l'occurrence du risque.

Les parties prenantes du groupe RATP sont identifiées dans six catégories :

- les parties prenantes internes : personnel de l'entreprise ; partenaires sociaux ; conseil d'administration ;
- les clients et voyageurs : autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ; clients B2B ; voyageurs ; associations représentatives des usagers ;
- les institutions et régulateurs : pouvoirs publics nationaux ; pouvoirs publics européens ; autorités de contrôle, de régulation et d'inspection ;
- l'écosystème économique : fournisseurs et travailleurs de la chaîne de valeur, partenaires financiers externes (hors AOM) ;
- les réseaux d'influence et d'expertise : organisations sectorielles ; partenaires académiques et scientifiques ;
- les communautés environnantes : riverains et grands riverains ; associations représentatives des riverains ; acteurs et relais territoriaux.

L'analyse des risques a été réalisée en cinq étapes :

1. priorisation des détenteurs de droits et du rôle de l'Epic 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 clé relevant du devoir de vigilance par détenteur de droits, sur la base des analyses issues de la double matérialité des risques en matière de durabilité (directive européenne CSRD) et de la cartographie de risques 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. 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 déterminée en fonction des évaluations de l'ampleur, de l'étendue, de l'irrémédiabilité à l'égard des parties prenantes ;
- l'occurrence de chaque risque a été déterminée 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 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).

Au-delà du dialogue social important qui est organisé avec les parties prenantes internes, notamment avec les organisations syndicales et les acteurs de la prévention de l'Epic RATP (médecins du travail, préventeurs, etc.), de nombreux échanges sont organisés tout au long de l'année par l'Epic RATP avec les différentes parties prenantes externes impliquées par les différents risques intégrés dans le plan de vigilance.

Cette liste présente, à titre indicatif et non exhaustif, les principales modalités de concertation régulièrement mises en œuvre :

- participation à des groupes de travail, notamment avec la préfecture de police, la SNCF et la justice, ainsi qu'au comité de pilotage du "3117" concernant les violences sexistes et sexuelles dans les transports ;
- échanges réguliers avec les associations d'usagers, qui sont notamment appelées à participer à des tests in situ s'agissant de l'accessibilité des réseaux de transport ;
- consultation de la CNIL en matière de protection des données personnelles ;
- échanges et concertations avec les prestataires notamment pour mettre en place des expérimentations en matière de neutralité du service public ;
- intégration de l'Epic RATP dans la veille sociale parisienne, sous l'égide de la Préfecture de la Région Île-de-France ; relations quotidiennes avec les partenaires et commission tripartite des Espaces Solidarité Insertion (ESI) en matière de lutte contre la grande exclusion ;
- animation d'un Comité RSE et qualité de service au conseil d'administration du Groupe ;
- échanges réguliers avec la Ville de Paris notamment sur la question du tri des déchets des voyageurs ou encore de la qualité de l'air et revues de contrat avec un panel de fournisseurs ;
- collaboration avec les Agences de Développement Territorial (ADT), notamment dans le cadre des réunions de quartier ;
- plan de prévention du bruit et réponses aux sollicitations des associations de consommateurs en matière de nuisances sonores et vibratoires ;
- échanges réguliers avec les fournisseurs de rang 1 qui mettent à disposition et qui traitent la ressource en eau ;
- échanges avec le Ministère de la Transition Écologique, de la santé et les autorités en matière de rejets pour la valorisation des eaux non potables ;
- participation au programme de recherche sur la valorisation des eaux d'exhaures ;
- participation à des groupes de travaux pilotés par l'ADEME et la Ville de Paris s'agissant des risques d'atteintes à la biodiversité ;
- échanges avec la Ligue de Protection des Oiseaux ;
- échanges avec les usagers lors de communications publiques, ainsi qu'avec Météo France, l'École Nationale des Ponts et Chaussées, et l'INRAE en matière d'adaptation au changement climatique ;
- présentation du plan complet d'adaptation au changement climatique aux associations de consommateurs et d'usagers ;
- exercices et coordination avec la Préfecture de police, la SNCF, Enedis et la Ville de Paris autour du risque inondation ;
- animation du Comité des parties prenantes sur la qualité de l'air ;
- participation à la Commission Qualité de l'Air et qualité de service avec le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités ;
- participation à la Commission d'étude avec la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris avec un suivi des plans d'actions et des exercices de simulation en matière de lutte contre l'incendie ;
- échanges réguliers entre l'exploitant et les casernes de pompiers locales ;
- échanges périodiques entre les différents acteurs du groupe RATP en charge de la sécurité ferroviaire et les parties prenantes concernées (Île-de-France Mobilités, STRMTG, DGITM, BEATT, UTPF, etc.) ;
- animation de la Commission Ondes afin de présenter le bilan des mesures réalisées, en présence des médecins du travail référents, des animateurs Prévention des Risques et Protection de la Santé (PRPS) s'agissant de l'exposition aux champs électromagnétiques.

Pour de plus amples renseignements sur les concertations avec les parties prenantes, se référer à la section « Dialogue du groupe RATP avec ses parties prenantes [SBM-2] » au chapitre « Informations générales [ESRS 2] » du rapport de durabilité.

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.

La cartographie des risques est structurée de manière à présenter, pour chacune des trois thématiques prévues par la loi n°2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance, les risques selon un ordre décroissant de criticité brute.

MESURES D'ATTÉNUATION DES RISQUES AU TITRE DU DEVOIR DE VIGILANCE

ATTEINTES AUX DROITS DE L'HOMME ET AUX LIBERTÉS FONDAMENTALES

ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
Atteinte aux règles éthiques et conformité	• Corruption • Favoritisme • Trafic d'influence • Détournement de fonds publics • Mauvaise gestion des conflits d'intérêts	• Méconnaissance ou non-respect du code de conduite des affaires et de prévention de la corruption, du code éthique du Groupe et de la réglementation applicable en matière de lutte anticorruption par un salarié du Groupe, un fournisseur ou un sous-traitant • Contrôles internes insuffisants • Faible remontée des alertes	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Conduite des affaires [ESRS G1] » du rapport de durabilité*	• 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 déployer et faire vivre la réglementation 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 RATP et des filiales • Formation des salariés 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. • Démarche de transparence fondée sur le respect des meilleurs standards français et internationaux en matière de conduite des affaires • Analyse de risques des conflits d'intérêts dans l'entreprise	• Optimisation des contrôles internes • Mise à jour du dispositif d'alerte • Mise à jour de la politique des conflits d'intérêts • Communication et sensibilisation sur les conflits d'intérêts • Externalisation de la plateforme de recueil des signalements • Évolution des registres pour les cadeaux/invitations et conflits d'intérêts • Amélioration du e-learning pour le personnel non-exposé • Renforcement du dispositif anticorruption auprès des prestataires, sous-traitants et assistants à maîtrise d'ouvrage (AMOA)
Discriminations, harcèlements et risques psychosociaux (impliquant le personnel)	• Harcèlement moral • Harcèlement sexuel • Comportements sexistes • Discriminations en fonction d'un ou de plusieurs des 25 critères de discrimination interdits par la loi	• Absence de formation et de sensibilisation sur les notions de harcèlement moral et/ou sexuel et/ou de comportement sexiste et/ou de discrimination • Méconnaissance et/ou refus de se conformer aux valeurs du Groupe, au code Éthique, au règlement intérieur de l'entreprise, aux règles régissant le contrat de travail par le personnel • Comportement et/ou propos inappropriés d'un salarié du Groupe à l'encontre d'un autre salarié du Groupe, d'un sous-traitant, d'un fournisseur ou d'un client • Non-respect de la procédure de traitement des signalements • Absence d'accompagnement et de soutien apportés aux encadrants (y compris les managers non-cadres) dans la gestion du comportement inapproprié et/ou dans le traitement du signalement	Thématique matérielle *Voir également les chapitres « Effectifs propres [ESRS S1] » et « Travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS S2] » du rapport de durabilité*	**Harcèlements et discriminations pour les salariés :** • Engagement du Comex et par déclinaison de toutes les instances dirigeantes (Codir) • Politique de tolérance zéro vis-à-vis des auteurs de violences, de harcèlement et de discrimination • Déploiement du code éthique dans le Groupe • Procédure interne en cas de suspicion de harcèlement • Formation des enquêteurs internes • Formation des managers pour la prévention du harcèlement (« Prévenir et agir face au harcèlement ») • Accompagnement des salariés de l'Epic RATP et des filiales françaises par une référente Entreprise Groupe sur le sujet harcèlement sexuel et la discrimination • Mise en place d'une politique de prévention sur les violences sexistes et sexuelles et la discrimination avec l'organisation d'ateliers visant à libérer la parole des salariés • Reporting Comex : Suivi et plan d'actions et de prévention • Formation et information des référents harcèlement sexuel désignés par les CSE • Poursuite des campagnes de communication interne sur le thème des violences sexuelles et sexistes **Discriminations pour les salariés :** • 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 • Signature par le président-directeur général de la Charte l'Autre Cercle contre la haine anti-LGBT • Mise en place des comités thématiques avec l'intervention de la direction RH (Accès au droit, Formation, Relations extérieures, Communication)	• Accompagnement des filiales françaises dans la déclinaison de la sensibilisation aux violences sexistes et sexuelles, la discrimination au travail, et dans l'harmonisation des pratiques en matière de traitement des signalements et des supports de communication • Promotion de l'engagement du Groupe dans la lutte contre les violences intrafamiliales en déployant une campagne d'information interne sur ce type de violences • Déploiement du réseau de « bienveillantes » répondant à l'objectif de faciliter l'intégration des nouveaux arrivants et de faciliter la libération de la parole des salariés qui s'estiment victimes ou qui sont témoins de faits d'agissements sexistes et/ou de harcèlement sexuel ou de toutes formes de discriminations **Discriminations LGBTQIA+ :** • Généralisation des actions de sensibilisation (podcasts de valorisation de parcours modèles dans l'entreprise à destination de l'ensemble des salariés) et de formation (interventions des membres du réseau Pride RATP en présentiel dans les Codir, COMOP et dans les parcours d'intégration des salariés) • Adaptation des systèmes d'information RH pour les salariés en situation de transition

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES AUX DROITS DE L'HOMME ET AUX LIBERTÉS FONDAMENTALES	**Détérioration du dialogue social**	• 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	**Causes endogènes :** • Contexte d'ouverture à la concurrence • Modification des conditions de travail • Perte de sens pour les salariés • 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 **Causes exogènes :** • Réformes impactantes sur le plan social (ex : réforme des retraites) • Évolutions politiques pouvant conduire à des mouvements sociaux • Contexte international (en soutien ou en opposition aux causes internationales)	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Effectifs propres [ESRS S1] » du rapport de durabilité*	• Dispositif d'alarme sociale • Instance de dialogue social Groupe • Dialogue social continu avec les instances de représentation du personnel et les organisations syndicales concernant la mise en œuvre opérationnelle de l'ouverture à la concurrence • Négociation des accords collectifs au niveau du Groupe en Région Île-de-France pour doter le Groupe d'un socle social commun (accord sur le logement en région, mobilité des opérateurs et techniciens et agents de maîtrise, etc.)	• Rédaction d'une politique de dialogue social pour le groupe RATP
	Défaut d'accessibilité aux services	• Réseaux de transports non accessibles aux personnes en situation de handicap	• 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 par les voyageurs des espaces dédiés (ascenseurs priorisés, espaces pour les Usagers en Fauteuil Roulant (UFR) et places assises prioritaires dans les matériels roulants) • Absence ou insuffisance d'équipements adaptés • Manque de financement • Mauvaise disponibilité des équipements dédiés d'élévation (ascenseurs, escaliers mécaniques, etc.), de vente, de sonorisation	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4] » du rapport de durabilité*	• Dialogue continu organisé depuis plus de 30 ans avec les associations de personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite pour mieux connaître leurs besoins et y répondre • Partenariat étroit avec les collectivités territoriales pour améliorer l'accessibilité du système bus • Nombreux investissements aux côtés d'Île-de-France Mobilités pour améliorer l'accessibilité des réseaux exploités par l'Epic RATP • Certification CAP Handéo Service de mobilité de l'ensemble du réseau métro et RER, avec un système d'audits réguliers, ainsi que trois lignes de tramway certifiées • Communications dédiées à l'accessibilité, adaptées et numériquement accessibles sur le site ratp.fr, pour bien voyager sur les réseaux exploités par l'Epic RATP	• 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 d'actions sur 3 ans) • Manchons en braille et gros caractères (avec un bilan / REX avec Île-de-France Mobilités) • Poursuite du programme de sonorisation du nom des stations dans les trains d'ancienne génération sur les lignes 7, 8 et 12 du métro, etc.) • Poursuite du programme de mécanisation (installation d'escaliers mécaniques) des gares et stations • Formation des agents sur la ligne du tramway T6 à l'accueil des personnes en situation de handicap permettant d'obtenir la certification « Cap Handéo service de mobilité » • Mise en place du schéma pluriannuel d'accessibilité numérique • Étude sur l'accessibilité de la ligne 6 du métro

ATTEINTES AUX DROITS DE L'HOMME ET AUX LIBERTÉS FONDAMENTALES

ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
Atteintes graves aux conditions de travail des travailleurs de la chaîne de valeur	• Travail illégal • Travail des enfants • Travail forcé • Esclavage moderne	**Causes exogènes :** • Méconnaissance ou violation délibérée de la réglementation, déficit d'appropriation ou de compréhension des procédures et des règles par un fournisseur ou un sous-traitant • Défaut de connaissance ou de suivi de la chaîne d'approvisionnement par un fournisseur ou un sous-traitant • Défaut de gestion des ressources humaines du côté des fournisseurs **Causes endogènes :** • Absence ou insuffisance de formation en lien avec le rôle de gestionnaire de marché • Non-respect des procédures internes (notamment concernant le rôle du gestionnaire de marchés) • Contrôles insuffisants • Méconnaissance ou violation délibérée de la réglementation, déficit d'appropriation ou de compréhension des procédures et des règles par un salarié de l'Epic RATP	Thématique non matérielle *Voir également le chapitre « Travailleurs de la chaîne de valeur [ESRS S2] » du rapport de durabilité*	• Procédure interne définissant les obligations et les responsabilités des différentes directions • Utilisation d'un logiciel de gouvernance pour faciliter la collecte des documents réglementaires des fournisseurs et sous-traitants • Réalisation de contrôles sur site • Formations et sensibilisations régulières notamment auprès des achats et des gestionnaires de marchés • Réalisation d'audits RSE sur le secteur de l'habillement en 2025 (44 audits RSE sur tous les sites de production en 2025) et évaluation des plans d'actions et de corrections demandée aux fournisseurs (avec un suivi et des éléments de preuve) • Questionnement des fournisseurs sur les chaînes d'approvisionnement et sur les sujets de santé/sécurité, selon l'opportunité du marché	• Sensibilisations régulières auprès des achats et des gestionnaires de marchés • Amélioration du système informatique ; • Actualisation de la cartographie des risques achats responsables et des préconisations inhérentes • Finalisation de la Charte fournisseur au niveau Groupe
Prise en compte insuffisante des violences sexistes et sexuelles dans les transports* **Nouvel enjeu de la cartographie des risques du plan de vigilance*	• Comportements sexistes et sexuels subis par les voyageurs • Agressions sexuelles dans les transports	• Contexte et/ou évolution sociétale défavorables (notamment avec une absence d'éducation sur le respect du consentement non pris en compte par le système éducatif) • Les transports sont le prolongement des espaces publics • Méconnaissance et taux de recours insuffisant des dispositifs de sûreté • Situations de vulnérabilité • Promiscuité et anonymat dans les transports (espaces clos, manque de témoins)	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4] » du rapport de durabilité*	• Labellisation de commerces du réseau RATP permettant de constituer un écosystème bienveillant et sensibilisé pour les voyageurs (environ 150 Safe places à date) • Généralisation depuis 2023 de la descente à la demande sur le réseau bus à Paris et en petite couronne • Formation systématique sur les violences sexistes et sexuelles de tous les agents en contact avec le public pour assurer une prise en charge complète des victimes et vers l'accompagnement au dépôt de plainte • Distribution de marque-pages aux clients pour agir contre une situation de harcèlement ou d'agression et les inviter à pouvoir réagir en tant que témoin • Distribution de flyers destinés aux plus jeunes • Participation au Copil de suivi du « 3117 » présidé par Île-de-France Mobilités et à un groupe de travail Préfecture de Police / Epic RATP / SNCF / Justice • Prise en charge des victimes par le service clientèle et la délégation aux victimes du Groupe • Partenariat avec le think tank Marie Claire et participation au colloque UMAY • Accompagnement des filiales (conseil et partage d'expérience) • Campagnes de communication pour la promotion du « 3117 » et la formation des agents • Investissements du groupe RATP pour faire progresser la connaissance dans ce domaine, pour mieux prévenir (études, etc.) • Interventions en milieu scolaire avec des sessions en partenariat avec Stand'up • Partenariats avec des influenceurs (TikTok, etc.) et des podcasts • Rappel systématique des voyageurs victimes pour prendre de leurs nouvelles • Marches exploratoires pour faire évoluer nos espaces et nos rames : prévenir les violences sexistes et sexuelles et limiter le sentiment d'insécurité • Promotion du concert du 25 novembre 2025 de « Nos voix pour toutes »	• Cycles de formation en cours • Campagnes de mobilisation de nos clients avec la distribution de marque-pages et de flyers pour les 15-18 ans • Labellisation de nouvelles safe places • L'Epic RATP partagera avec Île-de-France Mobilités ses deux enquêtes sur le nombre de descentes à la demande sur son réseau et plaidera pour une campagne de grande envergure pour mieux faire connaître ce dispositif • Interventions prévues avec des bus devant les établissements scolaires • Marches exploratoires programmées y compris avec la SNCF et une autre avec une Université • En cas de restructuration de nos espaces, intervention pour les mesures de prévention contre les violences sexistes et sexuelles (luminosité, mise en visibilité des outils d'alerte, etc.)

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES AUX DROITS DE L'HOMME ET AUX LIBERTÉS FONDAMENTALES	**Atteinte à la vie privée et à la protection des données personnelles**	• Non-respect de la réglementation RGPD • Violation des données • Fuite de données personnelles des voyageurs et utilisateurs finaux suite à une cyberattaque	• Non-respect des règles RGPD : respect des droits des personnes, des finalités, minimisation • Non-respect du « Privacy by Design » 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	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4] » du rapport de durabilité*	• Conformité des sites Internet au regard du RGPD • Gestion des demandes de droits • 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 • Programme d'actions mis en œuvre par les responsables de conformité sous la supervision du Data Protection Officer (DPO) • Mise à jour des supports de formation RGPD suivie par les encadrants (y compris les agents de maîtrise) de l'Epic RATP formalisée par un plan de formation adapté aux métiers les plus exposés • Actualisation des principes de gouvernance en matière de protection des données et de procédures réglementaires • Mise en place de supports sécurisés dédiés pour la gestion locale des données des ressources humaines • Outil de gestion de la conformité RGPD permettant une rationalisation des nombreux traitements du registre • Contrôle interne et 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) • Veille réglementaire active (notamment avec un guide des projets IA)	• Suivi des actions révélées par les contrôles de 1er et 2e niveaux • Amélioration du processus d'évaluation des sous-traitants • Mise en place d'une gouvernance pour l'utilisation de l'IA

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES AUX DROITS DE L'HOMME ET AUX LIBERTÉS FONDAMENTALES	**Lutte insuffisante contre la grande exclusion*** **Nouvel enjeu de la cartographie des risques du plan de vigilance*	• Lutte insuffisante contre la grande exclusion dans les gares et stations • Contribution insuffisante aux politiques publiques de l'emploi	**Causes sociales et économiques :** • Pauvreté structurelle et précarité extrême • Rupture des liens familiaux ou sociaux • Absence ou saturation des dispositifs d'accueil et d'hébergement • Chômage de longue durée ou emploi précaire • Accès limité aux droits sociaux ou à l'accompagnement social **Causes sanitaires et psychologiques :** • Troubles psychiques non pris en charge • Addictions (alcool, drogues, etc.) sans accompagnement • Déficiences physiques ou mentales sans accès aux soins adaptés **Causes institutionnelles et politiques :** • Carence de politiques publiques locales ou nationales en matière d'insertion ou d'hébergement • Coordination insuffisante entre les acteurs sociaux, de santé et de sécurité • Absence de partenariat formalisé avec des structures d'accueil et d'aide **Causes spécifiques au périmètre d'une entreprise de transport :** • Attractivité des espaces publics couverts (gares, stations, filmés et sécurisés, chauffé ou réfrigérant etc.) • Faible présence ou formation inadaptée des agents face à ces situations • Manque de dispositifs internes d'orientation ou de signalement • Absence de procédures de concertation avec les associations spécialisées	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Communautés locales [ESRS S3] » du rapport de durabilité*	• Dispositif opérationnel de veille (recueil social créé en 1994 : en lien avec la mise en place du nouveau code pénal qui abrogeait les délits de vagabondage et de mendicité) • Nuit de la solidarité coorganisée par l'Epic RATP avec d'autres acteurs sociaux, réalisée une fois par an pour recenser la population concernée • Données statistiques de suivi des implantations, au niveau de la lutte contre la grande exclusion • Partenariats développés avec des dispositifs spécialisés selon les différentes problématiques rencontrées (financement, influence, etc.) • Coordination avec les institutions en charge de cette thématique (Etat-Région-Département) • Formation des salariés • Développement des achats en direction des secteurs de l'insertion et du handicap • Intégration de clauses sociales dans les contrats dans les marchés qui s'y prêtent, afin de favoriser l'emploi des personnes en situation de précarité	• Audits réalisés sur la certification ISO 45001 et 9001 : mise en place de plans d'actions de suivi d'activités (QVCT, suivi RH avec accidentologie, absentéisme, process)

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES AUX DROITS DE L'HOMME ET AUX LIBERTÉS FONDAMENTALES	**Atteinte à l'obligation de neutralité du service public**	• 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	• Méconnaissance, déficit ou manque d'appropriation des règles par les salariés, 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	Thématique non matérielle	• Renforcement de la sensibilisation et de la formation en interne notamment des managers en présentiel et un e-learning obligatoire • Accompagnement des managers et salariés avec des guides régulièrement mis à jour	• Organisation de conférences avec des experts et des grands témoins • Déploiement des outils supports dans toute l'entreprise • Généralisation des formations en présentiel pour les managers et réalisation de formations sur-mesure ; • Poursuite de l'accompagnement et des contrôles sur le terrain
ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT	**Contribution insuffisante à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)**	• Contribution insuffisante à l'atténuation du changement climatique • Non-atteinte de l'engagement de réduction des émissions des GES associées aux consommations d'énergie fixé par le groupe RATP	• Phénomènes externes impactant la fréquentation des réseaux • Retard des projets • Décisions budgétaires / stratégiques défavorables • Formation / sensibilisation des salariés insuffisante • Gains d'énergie non atteints sur les bâtiments existants • Évolutions du contenu carbone des énergies consommées • Disponibilité énergétique affectée par les enjeux géopolitiques et les conséquences du changement climatique	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Changement climatique [ESRS E1] » du rapport de durabilité*	• 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 les actifs de l'Epic RATP • Sensibilisation et formation des salariés • 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 et/ou en intégrant des critères carbones 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	• Actions pour atteindre la cible de 15 % d'énergie renouvelable dans la fourniture d'énergie électrique d'ici 2030 • Soutien au développement des énergies renouvelables et de récupération : signature d'un nouveau PPA (Contrat d'achat d'énergies renouvelables) • Généralisation des bilans carbone au sein du Groupe • Mise en place d'un prix interne du carbone • Actions pour atteindre la cible de 100 % de véhicules électriques d'ici 2030 dans la flotte de véhicules auxiliaires • Actions liées à la décarbonation des achats dans l'objectif d'atteindre 70 % du montant des achats réalisés auprès de fournisseurs engagés SBTi ou équivalents d'ici 2027

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT	**Prise en compte insuffisante de l'impact des catastrophes naturelles**	• Augmentation des désordres climatiques et catastrophes naturelles provoquant des dommages matériels/ structurels, des accidents ou des pertes d'exploitation	• Changement climatique qui rend les événements climatiques extrêmes plus fréquents (chronique) et plus intenses • Infrastructures ou équipement non adaptés pour supporter les événements climatiques • Méconnaissance de l'exposition de nos installations et/ou 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	Thématique matérielle *Voir également les chapitres « Changement climatique [ESRS E1] » du rapport de durabilité*	**Risques physiques :** • Plan de protection contre le risque inondation (PPRI) documenté avec des procédures et une organisation robuste et documentée, avec un plan Inondation validé par la Préfecture • Poursuite des améliorations continues du PPRI, prenant en compte les risques de crue, les épisodes de précipitations intenses, et la gestion des températures et de la sécheresse • Études de vulnérabilités sur les risques physiques associés au changement climatique, incluant les impacts sur la chaîne de valeurs, les salariés et les activités du Groupe • Principe de gouvernance de la gestion du risque inondation • Plans thématiques existants (canicule et fortes chaleurs, neige et verglas, etc.) • Réseau de correspondants internes dans les différentes directions pour le sujet de l'inondation et du changement climatique • 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 • Plan d'adaptation au changement climatique sur le périmètre des infrastructures ferrées **Actions à destination des salariés et voyageurs :** • Actions de formation et de sensibilisation des collaborateurs • Renforcement des dispositifs de prévention pour préserver la santé et le bien-être des machinistes, conducteurs et agents de station (tenue professionnelle, mise à disposition de bouteilles d'eau fraîche et de fontaines, adaptation des temps de battement, temps de pause allongés en période de canicule, etc.) • Renforcement de l'information des voyageurs : l'été, 250 « gilets verts » viennent renforcer les équipes pour informer et assister les voyageurs franciliens : distribution de briques d'eau et d'éventails dans 24 points clés du réseau lors du déclenchement du plan canicule. Messages de préventions diffusés en partenariat avec Santé Publique France • Démarche de généralisation de la ventilation réfrigérée dans le matériel roulant (48 % du métro avec ventilation réfrigérée, 93 % du RER, 100 % du tramway)	• 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 la poursuite des études de vulnérabilité, études d'évolutions climatiques ciblées sur l'Île-de-France avec Météo France et élaboration d'un plan d'actions détaillé et chiffré pour l'ensemble du périmètre d'activités de transport • Participation à une étude régionale sur la résilience des infrastructures de transport ferré, en partenariat avec la Région Île-de-France • Développement des fontaines à eau à destination des voyageurs • Élaboration d'indicateurs pour quantifier les impacts du changement climatique sur nos activités de transport • Expérimentations de gilets rafraîchissants pour les salariés de l'exploitation (agents de stations, conducteurs, etc.)

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT	**Prise en compte insuffisante des nuisances sonores et vibratoires**	• 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	**Causes endogènes :** • Mesures de prévention ou de réduction des nuisances absentes ou insuffisantes • Méconnaissance, déficit ou manque d'appropriation des règles par les salariés, 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 • Mauvaise réalisation des travaux par les sous-traitants et fournisseurs et manque de vérification à la réception des travaux par la maîtrise d'œuvre • Utilisation d'un outillage défaillant, vieillissant ou avec un défaut de maintenance **Causes exogènes :** • Changement climatique important (fissures dans les bâtiments causées par les déformations résiduelles des sols) • Mouvements des nappes phréatiques qui transmettent les vibrations • Environnement de travail contraint pour les activités de maintenance des infrastructures	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Communautés locales [ESRS S3] » du rapport de durabilité*	• Principes de gouvernance commune avec une intégration des nuisances sonores et vibratoires dans les décisions stratégiques prises par l'Epic 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 sonore au poste de travail et modification des équipements de travail, lorsque le bruit est identifié comme facteur de risque (traité localement) • Mesures d'exposition vibratoire réalisées sur les équipements • Campagnes de sensibilisation sur les nuisances sonores pour inciter le port d'équipements de protection individuelle (EPI) • Investissement sur des équipements de protections individuelles et collectives plus adaptés (protections auditives permettant de maintenir une conversation, gants antivibratoires, mises en place de carters sur les machines-outils, etc.) • Intégration dans les cahiers des charges d'acquisition de matériels bruyants ou vibratoires de critères d'évaluation des niveaux d'exposition aux nuisances sonores et vibratoires • Intégration des pénalités dans nos marchés de chantier et de travaux • Surveillance médicale renforcée avec un audiogramme pour les postes exposés	• Partage d'un Système d'Information Géographique (SIG) sur le recueil des plaintes en lien avec les collectivités • Anticipation des impacts de la loi et de la réglementation à venir 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 spécifiques au contexte concurrentiel

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT	**Gestion défaillante de l'énergie**	• 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	• Mauvaise utilisation des équipements par les salariés du Groupe ou par les sous-traitants • Formation des salariés du Groupe et prestataires inexistante ou insuffisante • Conséquences du changement climatique • Contexte géopolitique • Inflation	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Changement climatique [ESRS E1] » du rapport de durabilité*	• Certification de l'ensemble des activités de l'Epic RATP sur le management de l'énergie selon la norme ISO 50001 • Programme de modernisation du matériel roulant (ex : déploiement des MP14 sur les lignes 14 et 11 du métro) • Écoconduite et éco stationnement ; • Poursuite du plan de sobriété énergétique 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 • 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 • Certification ISO 50001 de RATP Habitat • Politique de construction et rénovation vertueuses sur le plan énergétique de RATP Habitat	• Programme de modernisation du matériel roulant avec le déploiement progressif du MF19 sur 8 lignes de métro (lignes 3, 3 bis, 7, 7bis, 8, 10, 12, 13) • Déploiement du TW20 sur le tramway • Projet MI20 pour une prochaine génération de RER • Réduction des consommations d'énergie des sites industriels et tertiaires (objectif poursuivi de -15 % entre 2019 et 2029)
	Gestion défaillante des déchets	• 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 • Dépendance à des ressources critiques et stratégiques limitant ou interdisant l'activité	• 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.)	Thématique non matérielle *Voir également le chapitre « Utilisation des ressources et économie circulaire [ESRS E5] » du rapport de durabilité*	• Mise en service de l'outil de *reporting* pour les déchets de chantier (application dédiée pour assurer la traçabilité des déchets de chantiers) : *« Waste tracker »* • Déploiement de la feuille de route économie circulaire avec un item sur la traçabilité des déchets • Mise en place d'une plateforme de réemploi et/ou revente : « Quai des Ressources », mise en place en novembre 2024 • Programme annuel de formation à la réglementation des déchets des salariés aux notions de déchets et notamment des déchets dangereux • Programme annuel de formation des salariés aux outils de gestion des déchets (traçabilité, transport de matières dangereuses, etc.) • Points réguliers avec le prestataire de restauration collective sur les ambitions sur le gaspillage alimentaire et la provenance des aliments, etc. • Valorisation des mégots de cigarettes	• Poursuite du déploiement du tri sélectif des déchets voyageurs en cours sur l'ensemble du périmètre de l'Epic RATP (jusqu'à fin 2027), déjà déployé sur une dizaine de lignes de métro • Lutte contre le gaspillage alimentaire et valorisation des biodéchets, avec la volonté d'expérimenter une solution de compostage sur un ou plusieurs sites de l'Epic RATP • 7 marchés de démantèlement des trains en cours (RER, métro et Tramway) sur les lignes RER B, métro 4, 6, 11 et tramway, avec l'objectif de valoriser les matériaux (qualitative et quantitative) • Lancement d'une étude de cartographie et caractérisation des flux entrants de matière de l'Epic RATP
	Pollution de l'eau et des sols	• 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	• 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 salariés, les sous-traitants et fournisseurs • Absence ou manque de sensibilisation et de formation • Vétusté des équipements • Défaut de maintenance • Risque transition dans le transfert d'un site avec un défaut de pollution non diagnostiqué par l'opérateur précédent	Thématique non matérielle	• Réalisation des diagnostics de pollution sur l'état du milieu en amont et pendant les 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 et pendant l'exécution 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 l'Epic RATP sur la majorité des centres bus (ouverture à la concurrence) • Formation des salariés sur le risque de pollution de l'eau et des sols • Les diagnostics des sites concernés par un transfert en 2025 ont été réalisés en 2025	• Mise à jour complète des diagnostics de pollution avec une étude historique complète, en accord avec Île-de-France Mobilités • Depuis 2019, l'Epic RATP a engagé 1,2M€ pour les diagnostics de pollution : calendrier sur les 24 centres bus sur 2025 et 2026 des livrables

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT	**Adaptation insuffisante au changement climatique**	• Difficulté d'accès aux matières premières par les effets du changement climatique • Risque d'obsolescence et d'éloignement des parties prenantes en raison du maintien de matériel non adapté aux enjeux climatiques et technologiques • Risques de transition	• Stratégie d'adaptation inefficace ou insuffisante, investissements technologiques risqués ou non viables • Contexte géopolitique • Dépendance aux industriels • Dépendance à des ressources critiques et stratégiques, dont celles nécessaires à la transition • Indisponibilité de moyens humains et de compétences nécessaires à l'adaptation (maintenance accrue) • Financements insuffisants • Inadaptabilité de nos actifs vieillissants • Interdépendance de nos réseaux (notamment vis-à-vis du réseau électrique)	Thématique non matérielle *Voir également le chapitre « Changement climatique [ESRS E1] » du rapport de durabilité*	• Analyse des données climatiques pour connaître les évolutions à moyen et long terme • Études de vulnérabilité des actifs de l'Epic RATP aux effets du changement climatique, prenant en compte les projections futures (scénario de la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique : +4°C), qui ont permis d'élaborer un plan d'action chiffré et structuré sur l'ensemble des réseaux, infrastructures, services, matériels sous la responsabilité de la RATP en Île-de-France à court (2030) et moyen (2050) terme. Il s'articule autour de 4 piliers : renforcer le suivi et l'alerte des événements météorologiques ; évaluer nos vulnérabilités ; renforcer la prévention et la protection ; anticiper les crises • Étude sur les risques de transition réalisée en 2024 qui a permis d'élaborer un plan d'actions : nouvelles réglementations sur la performance énergétique induisant une nécessité d'investissement, tensions sur l'approvisionnement en cuivre	• Définition de plans d'actions sur l'adaptation au changement climatique, basé sur une analyse de l'exposition au risque et sur un benchmark des bonnes pratiques du secteur • Mise en place de solutions pour réduire l'exposition au risque : mesures de maintenance préventive, communication adaptée à destination des usagers et du personnel, alerting, conception plus résiliente, surveillance, mise en place de mesures de protection, mesures de gestion de crises
	Gestion défaillante de l'eau	• Rejets d'eaux non conformes (pollution, température, contaminations…) • 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	• Mauvaise anticipation des besoins d'approvisionnement d'eau, des restrictions locales ou de l'évolution de la réglementation sur l'usage de l'eau • Non-respect de la réglementation (ex : réglementation sécheresse) • 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)	Thématique non matérielle *Voir également le chapitre « Eau [ESRS E3 – Non-matériel] » du rapport de durabilité*	• 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 • Valorisation des eaux non potables	• 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 salariés sur les enjeux de sobriété hydrique • Intégration des règles environnementales dans les plans de prévention à destination des prestataires intervenant dans les enceintes de l'Epic RATP
	Prise en compte insuffisante des atteintes à la biodiversité et impacts associés	• Dégradation de la biodiversité liée aux activités du Groupe • Artificialisation des milieux naturels • Déforestation • Dégradation des terres et des mers • Surexploitation des ressources • Espèces exotiques envahissantes	• Non-respect des obligations réglementaires actuelles et/ou mauvaise anticipation des nouvelles régulations liées à la biodiversité et aux écosystèmes 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	Thématique non matérielle *Voir également le chapitre « Biodiversité et écosystèmes [ESRS E4 – Non-matériel] » du rapport de durabilité*	• Intégration de la biodiversité dans la politique RSE du groupe RATP • Diagnostic des impacts et dépendances de l'Epic RATP à la biodiversité • Recrutement d'un effectif dédié à la biodiversité en 2025	• Expérimentation avec l'ADEME et l'OFB de l'évolution de la nouvelle méthode d'analyse de la maturité de l'entreprise sur la question de la biodiversité • Définition d'une feuille de route biodiversité permettant d'établir des plans d'actions et des indicateurs afin de limiter l'impact sur la biodiversité • Analyse des pratiques de gestion et préservation de la biodiversité dans les activités

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES AUX RÈGLES DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ	**Risques professionnels pour le personnel**	• Agressions • Accidents du travail • Maladies professionnelles • Exposition à des substances dangereuses	• 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 salariés 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 de santé et sécurité au travail (SST) insuffisante (insuffisance de remontées terrain sur des comportements dangereux, des écarts, etc.) • Contrôles insuffisants sur la compréhension des règles par les équipes sur le terrain	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Effectifs propres [ESRS S1] » du rapport de durabilité*	• Certification ISO 45001 des unités opérationnelles • Académie de la prévention qui recense toutes les formations obligatoires ou non en lien avec la santé / sécurité au travail • Politique SST révisée en 2025 (leviers, objectifs, gouvernance) permettant de prévenir les accidents • Diffusion en 2025 des règles qui sauvent : les fondamentaux de sécurité à respecter • Point Absentéisme / Accidentologie tous les deux mois avec les membres Comex et les directeurs concernés, avec un focus agressions : suivi hebdomadaire des accidents du travail avec le Comex ; Document Unique d'Évaluation des Risques professionnels mis à jour annuellement • Mise à jour annuelle du programme d'actions annuel de prévention en lien avec le DUER, avec consultation des instances • Communication renforcée avec la rédaction de flashs bonnes pratiques et des flashs de risques d'accidents pour communiquer avec les salariés sur les comportements sur le terrain • Comités de pilotage (Copil) thématiques : agressions, risque chimique, risques électriques, etc. **Agressions :** • Copil spécifique pour les agressions renforcées avec un membre Comex représenté • Dispositifs d'accompagnement d'aide aux victimes (juridique, médical avec des spécialistes sur les chocs psychosociaux (EMDR, etc.) • Formations spécifiques pour prévenir les agressions (notamment à destination des managers) : gestion des conflits (agents), primo-intervenants (managers) • Généralisation des caméras piétons à destination des agents du GPSR et des agents de contrôle • Alarme discrète mise à disposition des machinistes-receveurs • Règles qui sauvent spécifiques aux agressions • 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 • Expositions aux substances dangereuses : • Mise à jour de la réglementation interne, intégrant une analyse d'impact • SI prévention : mise à disposition des fiches de données sécurité • Utilisation de l'outil SEIRICH (INRS) pour évaluer le risque chimique • Règle qui sauve sur les substances dangereuses • Audit en 2025 de la DGARC sur la gestion du risque amiante (avec un plan d'actions présenté au Comex) • Procédures et consignes dans les directions et les business units • Cellule toxicologique dépendant de la médecine du travail qui donne un avis sur les produits chimiques utilisés dans l'entreprise • Contrôle des valeurs limites d'exposition professionnelle (VLEP)	• Chantier prioritaire du plan d'entreprise Ambition 2030 : 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). Ce chantier vise à réduire les accidents du travail, y compris les agressions ; Renouvellement du SI prévention avec un portail digital permettant la remontée des alertes et des incidents • Système de remontée des situations dangereuses et des écarts sur le terrain • Favoriser un climat de confiance entre le manager et ses équipes pour que l'agent sur le terrain se sente libre de faire remonter un incident ou une situation dangereuse • Analyse systématique des causes d'accidents : méthode de l'arbre des causes (avec une formation) pilotée par le préventeur, le manager ou les deux **Agressions :** • Plan d'action renforcé présenté au Comex avec un suivi régulier **Substances dangereuses :** • Mise à jour des fiches de données sécurité

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES AUX RÈGLES DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ	**Accident routier**	• Accident routier grave portant atteinte à l'intégrité des personnes	**Causes internes :** • Défaillance humaine suite à la non-application de la réglementation d'exploitation ou de maintenance (erreur, manque de vigilance ou méconnaissance) • Défaillance technique du matériel roulant ou des infrastructures • Défaut de pilotage ou de management de la sécurité routière **Causes externes :** • Atteinte au système par l'environnement extérieur (malveillance, travaux externes, intempéries, défaillance des infrastructures routières, etc.) • Comportement à risque des voyageurs pouvant induire des accidents individuels (chutes ou autres blessures dans les bus/car en circulation ou à la montée/descente, heurts à l'arrêt de voyageurs trop près du bord du trottoir...) • Comportement à risque des tiers (véhicules, piétons, vélos, engins de déplacement personnel motorisés, etc.) générant un risque de collision avec le matériel roulant ou l'infrastructure	Thématique matérielle *Voir également les chapitres « Communautés locales [ESRS S3] » et « Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4] » du rapport de durabilité*	**Mise en œuvre d'une politique de maîtrise des risques :** • Définition des exigences en matière de sécurité routière • Identification des dangers et évaluation des risques • Mise en place des dispositifs de prévention et de protection **Mise en œuvre d'un dispositif permanent de contrôle :** • Surveillance des événements de sécurité au travers de comités • Analyse méthodologique pour tout dysfonctionnement observé ainsi que pour toute vulnérabilité constatée • Contrôle interne de la bonne réalisation des tâches de sécurité vis-à-vis du risque d'accident routier • Réalisation d'inspections et audits de sécurité routière • Promotion et développement d'une culture de sécurité routière • Actions de formation, de sensibilisation et de communication • Capitalisation et partage du retour d'expérience au sein du Groupe • Recherche de l'amélioration par l'innovation	**Mise en œuvre d'une politique de maîtrise des risques :** • Mise à jour du principe de gouvernance de la sécurité routière Groupe • Mise en œuvre des recommandations issues de l'audit mené par la DGARC sur la Gouvernance sécurité routière du Groupe **Mise en œuvre d'un dispositif permanent de contrôle :** • Harmonisation progressive des reportings d'événements et d'indicateurs de sécurité routière issus des filiales • Revue 2025 du risque sécurité routière piloté par la DGARC • Mise en place d'un suivi coordonné des contrôles alcoolémie / stupéfiant **Promotion et développement d'une culture de sécurité routière :** • Déploiement d'une culture juste et équitable au sein du groupe
	Pandémie *Voir axe 3.5.4 du Contrôle interne et gestion des risques*	• 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	• Manque d'informations ou de veille • 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 • Manque de ressources matérielles • 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	Thématique non évaluée en analyse de double matérialité pour la durabilité	• Plan de continuité d'activités : mesures barrières, adaptation du service (transport, accueil), activités de remplacement, viviers, prestataires et mesures organisationnelles, communication • Médecine du travail interne • Veille sanitaire réalisée par la médecine du travail, veille réglementaire • Cellules de crise interconnectées à plusieurs niveaux de l'entreprise (transmission d'informations) • Création d'un stock d'articles en prévention de la gestion d'une pandémie • Indicateurs de stocks, absentéisme, trafics voyageurs • Dispositifs de formation pour les directeurs de crises • Fiches d'information du service de prévention et de santé au travail • Réseau de préventeurs • Intégration du risque pandémie dans le DUER	• Finalisation du plan de contingence sur la gestion du risque pandémie (mesures de prévention déployées aux différents stades des pandémies, remontée des incidents et des points d'alerte) • Mise à jour des plans de continuité d'activités au niveau opérationnel

ATTEINTES AUX RÈGLES DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ

ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
Terrorisme ou actes de malveillance	• Attaque à caractère terroriste dans les bâtiments voyageurs ou dans les vecteurs mobiles • Atteintes aux personnes et aux biens	• 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 du groupe RATP et à l'exploitation du réseau de transport	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4] » du rapport de durabilité*	• 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	• Poursuite du développement de la culture de sûreté au sein du Groupe • Déclinaison de la transposition en droit français de la directive européenne sur la résilience des entités critiques (dite REC)
Qualité de l'air	• Impacts sanitaires pour les agents travaillant dans les espaces souterrains et/ ou pour une catégorie de voyageurs (nourrissons, etc.) • Dépassement de valeurs seuils en cas d'adoption d'une réglementation en matière de qualité de l'air dans les réseaux souterrains	• Impact du nombre de trains en circulation • Absence/ dysfonctionnement du freinage électrique (types de matériels roulants) • Mauvaise disponibilité ou efficacité de la ventilation mécanique en tunnel • Mauvaise qualité de l'air extérieur et qui pénètre dans les espaces souterrains • Occurrence de travaux en souterrain • Sources de pollution diverses (départ de feu, accident, etc.)	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Pollution [ESRS E2] » du rapport de durabilité*	• Limitation de l'impact des travaux (obligation de louer des véhicules de maintenance qui respectent des normes strictes en matière de pollution) • Recherche de nouvelles solutions via l'innovation (ex : modules de filtration électrostatique) • Réalisation d'un suivi sanitaire ; • Déploiement de nouveaux matériaux de friction mois émissifs sur le matériel roulant du RER A (183 rames de MI09 et MI2N) • Réalisation d'une cartographie du réseau sur les quais et dans le matériel roulant selon le protocole de l'INERIS	• Surveiller et poursuivre la communication en toute transparence • Innover et expérimenter pour améliorer en permanence la qualité de l'air • Réduire les émissions de particules • Améliorer le renouvellement de l'air • Mener des études épidémiologiques pour surveiller la santé de nos salariés • Développer des nouveaux matériaux de friction moins émissifs sur les trains (MF01, MP89, MP05, MI20, MF19)
Accident ferroviaire	• Accident ferroviaire grave portant atteinte à l'intégrité des personnes	**Causes internes :** • Défaillance humaine suite à la non-application de la réglementation d'exploitation ou de maintenance (erreur, manque de vigilance ou méconnaissance) • Défaillance technique du matériel roulant ou des infrastructures ; • Défaut de pilotage ou de management de la sécurité ferroviaire **Causes externes :** • Atteinte au système par l'environnement extérieur (malveillance, travaux externes, intempéries, défaillance des infrastructures routières en interface, etc.) • Comportement à risque des voyageurs en station ou dans les trains pouvant induire des accidents individuels (montée ou descente des trains lors de la fermeture des portes, s'approcher trop près du bord du quai…) • Comportement à risque des tiers (véhicules, piétons, vélos, engins de déplacement personnel motorisés, etc.) pour le tramway en insertion urbaine générant un risque de collision avec les tramways	Thématique matérielle *Voir également les chapitres « Communautés locales [ESRS S3] » et « Voyageurs et utilisateurs finaux [ESRS S4] » du rapport de durabilité*	**Mise en œuvre d'une politique de maîtrise des risques :** • Définition des exigences en matière de sécurité ferroviaire • Identification des dangers et évaluation des risques • Mise en place des dispositifs de prévention et de protection **Mise en œuvre d'un dispositif permanent de contrôle :** • Surveillance des événements de sécurité au travers de comités et commissions dédiées • Analyse méthodologique pour tout dysfonctionnement observé ainsi que pour toute vulnérabilité constatée • Contrôle interne de la bonne réalisation des tâches de sécurité vis-à-vis du risque d'accident ferroviaire • Réalisation d'inspections et audits de sécurité ferroviaire • Revue 2025 des matrices de contrôle interne du risque sécurité ferroviaire **Promotion et développement d'une culture de sécurité ferroviaire :** • Actions de formation, de sensibilisation et de communication • Capitalisation et partage du retour d'expérience au sein du Groupe • Recherche de l'amélioration par l'innovation	**Mise en œuvre d'une politique de maîtrise des risques :** • Travaux en cours avec le GIGP et l'OTGP ligne 15 pour la mise en place du système de gestion de la sécurité du nouveau réseau de métro automatique GPE **Mise en œuvre d'un dispositif permanent de contrôle :** • Plan d'audit 2025 défini par la DGST pour le Groupe • Mise en place d'un suivi coordonné des contrôles alcoolémie / stupéfiant **Promotion et développement d'une culture de sécurité ferroviaire :** • Poursuite du développement d'une culture juste et équitable au sein du groupe • Déploiement de modules e-learning de sécurité ferroviaire en cours (2024-2025) pour l'encadrement et préparation d'un autre module pour les opérateurs (2025-2026)

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES AUX RÈGLES DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ	**Incendie** *Voir également l'axe 3.4.4 du Contrôle interne et gestion des risques*	• Incendie sous tunnel ou dans un local technique • Incendie d'une batterie d'un matériel roulant électrique en exploitation	• Cause humaine : non-respect des procédures, méconnaissance des règles, manque de formation, défaut de maintenance ou de nettoyage, acte de malveillance, présence de détritus • Cause matérielle : équipement défaillant qui occasionne un départ de feu, engin de mobilité douce qui prend feu dans nos espaces, isolateurs électriques en initions (orages, infiltrations, etc.)	Thématique non évaluée en analyse de double matérialité pour la durabilité	**Incendie dans les espaces, locaux et sites exploités par la RATP :** • Respect des exigences réglementaires et normatives tout au long de la conception, de la réalisation et du cycle de vie des systèmes + réglementation interne plus contraignante qui durcit ces exigences en fonction de l'ensemble des REX • Prévention visant à éviter l'éclosion de l'incendie • Atténuation visant à limiter la propagation d'un incendie • Évacuation 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 (IGSI pour les gares et stations) **Incendie sur le réseau de surface :** • 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 • REX systématique suite à chaque incident, conduisant à des plans d'actions partagés • Échanges avec la BSPP et la DRIEAT sur les nouvelles technologies • Exercices et tests de situations d'urgence sur site interne et avec la BSPP	• Exploitation des analyses réalisées sur les interdépendances des risques **Deux commissions ont pour but la maîtrise du risque :** • Commission d'étude RATP-BSPP (focalisée sur les conditions d'intervention des moyens de secours lors d'un sinistre sur les systèmes de transport) : suivi des plans d'actions, exercices de simulation • Commission Technique de Sécurité Incendie (CTSI) : elle réunit l'ensemble des structures exposées au risque au niveau de l'Epic RATP. Depuis plus de 40 ans, nous réunissons les acteurs avec un suivi sur les retours d'expériences (REX), et l'identification des risques pour les traiter (ex : mobilités douces). Il y a des actions qui sont suivies, analysées et remontées au niveau du Comex dédié à la sécurité incendie ou au Comex dédié aux risques corporate.
	Absentéisme	• Absentéisme compromettant la réalisation du service (exploitation/ maintenance)	**Causes externes :** • 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 • Hausse des incivilités • Risques d'agressions sur le personnel en contact avec le public • Le fait d'avoir des personnes à charge **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 • Défaut de suivi administratif des situations individuelles • Manque d'outillage pour suivre les situations individuelles • Contraintes horaires • Travailler avec du matériel vétuste et dans un environnement vétuste • Relations dégradées avec le management	Thématique matérielle *Voir également le chapitre « Effectifs propres [ESRS S1] » du rapport de durabilité*	• Engagement au quotidien pour la santé, la sécurité des salariés 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 (création de la cellule Prévention de la Désinsertion Professionnelle en 2025) • Actions de lutte contre la fraude avec un renforcement du contrôle des arrêts de travail • Action de lutte contre les agressions (ex : port de la caméra piéton pour les agents GPSR) • Développement de la filière prévention des risques et protection de la santé • Formation du management à la prévention des accidents du travail • Sécurisation des salariés à l'international • 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 • Négociation de l'accord QVCT et des rémunérations • Définition des objectifs à moyen et long terme • Amélioration des indicateurs de suivi transversaux pour tous les managers de l'entreprise (via RH360)	• Définition des objectifs à moyen et long terme • Extension des caméras piétons aux contrôleurs et aux machinistes-receveurs (populations exposées aux risques d'agression)

	ENJEUX	RISQUES ASSOCIÉS	CAUSES PRINCIPALES POTENTIELLES	LIEN AVEC LA DURABILITÉ	MESURES DE REMÉDIATION	PLAN D'ACTIONS
ATTEINTES AUX RÈGLES DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ	**Accident grave dans un établissement recevant du public (ERP)**	• Accident grave dans un escalier mécanique • Mouvement de foule non maîtrisé ou prévu • Émeute • Chute d'élément suspendu	• 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 • 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	Thématique non évaluée en analyse de double matérialité pour la durabilité	• Très forte capacité de mobilisation des équipes et une mobilisation des helpers pour renforcer les équipes sur le terrain en cas d'incident • Campagnes de communication et actions pédagogiques en direction de la clientèle • Sensibilisation des unités opérationnelles avec les remontées des incidents • Maintenance préventive et corrective des équipements avec le 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 • Utilisation d'équipements spécifiques pour être plus efficace (oriflammes, bâtons lumineux, micro-amplificateurs, etc.) • Arrêt des escaliers mécaniques en cas d'émeute et pour une meilleure gestion des flux • 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 • Vidéoprotection • Retours d'expérience systématiques et remontée des incidents pour améliorer les procédures réflexes • Application des procédures prévoyant des contrôles visuels des équipements par l'exploitant (dont les escaliers mécaniques et les éléments suspendus) • Création du « Poste de Commandement Canalisation » maintenu après les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, pour superviser les flux importants de voyageurs permettant d'identifier les signaux faibles, de coordonner les actions de prévention et de mobilisation des équipes	• Création de plans de canalisation spécifiques dans les pôles multimodaux depuis les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 avec création d'une malle à incident si nécessaire contenant des équipements adaptés
	Surexposition des personnes aux champs électromagnétiques	• Surexposition des personnes aux champs électromagnétiques dans les souterrains et en extérieur	• Risque invisible qui ne facilite pas la prise de conscience des opérationnels • Installation non conforme depuis l'origine (émission trop puissante) • Dégradation des protections (entrée dans le périmètre de sécurité) • Méconnaissance ou mauvaise application des procédures	Thématique non matérielle	• Cartographie des différentes typologies de champs électromagnétiques • Suivi régulier sur l'avancement des actions (médecins du travail et PRPS avec une commission ondes) • Développement des mesures et de la veille sur l'exposition aux champs électromagnétiques • Accompagnement extérieur sur la prévention de ce risque (INERIS) • Commission interne (commission ondes) dédiée à la gestion des champs électromagnétiques pour veiller aux aspects sanitaires, techniques et réglementaires • Réalisation de contrôles réguliers en surface (bâtiments tertiaires et résidentiels) et en souterrain par des organismes accrédités, garantissant le respect des normes d'exposition • Communication des résultats des mesures via le site cartoradio.fr aux voyageurs, salariés et locataires	• Développement de la communication, de la formation et de la sensibilisation des salariés

Évaluation des fournisseurs et des sous-traitants

Une cartographie des risques établie

Depuis 2012, l'Epic RATP s'est engagé 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 l'Epic RATP a piloté un travail de cartographie des risques spécifiques 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, droits de l'homme, éthique, chaîne d'approvisionnement), 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, l'Epic RATP a travaillé sur ses 254 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).

Selon le niveau de risque et le secteur d'activité concerné, plusieurs actions sont mises en place : intégration d'exigences et d'attendus dans les cahiers des charges, mise en place d'un critère de notation RSE pondéré entre 5 % et 15 % dans l'analyse des offres, intégration de clauses contractuelles spécifiques visant le suivi des engagements des fournisseurs, et adaptation régulière des outils d'aide par les experts en durabilité en lien avec les acheteurs et prescripteurs. Le suivi de ces actions est assuré via les outils d'achats.

La finalisation de la mise à jour de la cartographie initiée en 2025 est prévue au cours de l'exercice 2026. 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 centrale des achats de l'Epic RATP réalise l'évaluation anticorruption de l'ensemble de ses fournisseurs.

Des actions d'atténuation et d'évaluation selon le niveau de risque RSE

Le groupe RATP affirme son engagement à promouvoir et à renforcer le respect des droits humains tout au long de sa chaîne de valeurs. Cet engagement repose sur les principes des normes internationales, notamment ceux de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et de l'organisation internationale du travail (OIT), ainsi que sur sa politique RSE.

Le Groupe s'appuie également sur le code de conduite des affaires et de prévention de la corruption actualisé en 2023, ainsi que sur son code éthique mis à jour en 2019. Le plan d'entreprise Ambition 2030 prévoit notamment un chantier visant à renforcer la culture de la sécurité et à diminuer les accidents du travail.

L'Epic RATP a également déployé depuis 2012 une politique Achats responsables, diffusée sur son site Internet et communiquée systématiquement aux fournisseurs dans le cadre des consultations achats. Cette politique vise à :
- intégrer la durabilité dans ses pratiques achats ;
- réduire l'impact environnemental des achats ;
- développer les achats solidaires favorisant l'emploi des publics fragiles ;
- construire et maintenir des relations équilibrées avec les fournisseurs ;
- impliquer ses fournisseurs et sous-traitants dans la démarche de durabilité de l'entreprise.

Cette politique vise les salariés des fournisseurs de rang 1, incluant les entreprises qui fournissent un bien ou réalisent une prestation de services, avec une attention particulière portée à la santé et la sécurité, ainsi qu'aux conditions de travail des salariés intervenant sur les sites de l'Epic RATP.

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 Achats.

L'Epic RATP déploie en outre un plan d'actions en matière d'achats durables couvrant la période 2023-2025, visant à établir des indicateurs et des objectifs permettant de suivre l'intégration des considérations sociales et environnementales dans les procédures d'appels d'offres. Depuis 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.

En 2025, 84 % des marchés de l'Epic RATP ont intégré des considérations sociales (santé, sécurité et conditions de travail) et/ou environnementales (émissions carbone, écoconception, intégration de matières recyclées, etc.). 80 % des marchés de plus d'un million d'euros ont intégré une considération sociale pour les catégories identifiées comme présentant un risque élevé ou moyen.

À partir de 2026, l'Epic RATP déclinera son plan d'actions achats durables 2026-2030 afin de renforcer l'intégration des critères de durabilité dans les consultations. Il devra également formaliser et déployer une évaluation RSE des fournisseurs portant sur le suivi de leurs engagements et sur leur niveau de maturité, venant compléter sur le volet vigilance l'évaluation des fournisseurs déjà déployée avec le dispositif anticorruption.

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), l'Epic RATP déclenche des audits sociaux et/ou environnementaux pour vérifier les conditions de production chez ses fournisseurs. Étant une condition de recevabilité de l'offre, ils sont réalisés avant attribution du marché, selon des critères de secteur d'activité, avec une vigilance accrue en fonction des secteurs géographiques. 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 salariés. 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. En 2025, 44 audits sociaux ont été réalisés dans le secteur de l'habillement, s'inscrivant dans le cadre d'une consultation importante à laquelle la filiale RATP Cap Île-de-France a été intégrée. Aucune non-conformité majeure n'a été relevée mais un candidat a été exclu en raison d'une absence de transmission du plan d'actions correctives. Les plans d'actions correctives portant principalement sur la santé et la sécurité font l'objet de points réguliers et des audits de suivi sont prévus.

Pour les matériels roulants ferrés (RER, métro, tramway), les auditeurs internes du groupe 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.

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 2026.

Pour en savoir plus, ces politiques et actions sont détaillées dans le chapitre « Travailleurs de la chaîne de valeurs [ESRS S2] » du rapport de durabilité.

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. Fondée sur un benchmark de pairs et construite avec les parties prenantes internes, elle vise à engager les fournisseurs dans une démarche responsable et à contribuer aux objectifs de durabilité du groupe, parmi lesquels figurent les sujets entrant dans le périmètre du devoir de vigilance. Les engagements attendus viennent à garantir une éthique des affaires irréprochable, à réduire les risques de dépendance économique, à assurer la sécurité et la protection des données, à protéger l'environnement (respect des réglementations, réduction de l'impact environnemental, préservation des ressources naturelles, etc.), ainsi qu'à respecter les droits humains et les normes du travail. Cette Charte sera signée par le président-directeur général du Groupe ;
- 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 notamment 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 est mandaté pour refondre le dispositif d'alerte du Groupe, conformément aux dernières évolutions législatives et réglementaires.

En 2025, 94 signalements dont 31 relevant du dispositif d'alerte prévu par les articles 6 et 17 de la loi Sapin 2 et du devoir de vigilance, ont été réalisés via le dispositif d'alerte déployé par le groupe RATP.

Pour en savoir plus, le dispositif d'alerte est détaillé dans le chapitre « Conduite des affaires [ESRS G1] » du rapport de durabilité.

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 RATP 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 du Groupe, le comité stratégique CSRD (qui a validé l'analyse de double matérialité des impacts, risques et opportunités en matière de durabilité), ainsi que le comité RSE et qualité de service du conseil d'administration.

Le 28 juin 2023, un Comité déontologique a 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'étranger.

Par ailleurs, rattachée à la présidence, la délégation générale à la Sécurité des Transports (DGST) regroupe depuis le 1er 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.

La gestion des risques

Au sein de la délégation générale Audit Risques et Contrôle interne (DGARC), le pôle Risk management et contrôle interne 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 RATP 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 2026 sur le devoir de vigilance

Cette nouvelle cartographie des risques réalisée au titre du devoir de vigilance a permis aux équipes de l'Epic RATP de s'interroger sur la perspective des détenteurs de droits et de sa chaîne d'activités. C'est là toute l'originalité de l'exercice imposé par le devoir de vigilance. C'est aussi l'opportunité pour l'Epic 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 et directives Omnibus afférentes) feront également l'objet d'une attention soutenue.

RAPPORT de gouvernement d'entreprise 2025

Structure et composition de la gouvernance

Page 236

Fonctionnement des organes de gouvernance

Page 242

Politique de diversité

Page 243

Principales caractéristiques des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques dans le cadre du processus d'établissement de l'information financière

Page 244

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 Middlenext) 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 Middlenext s'adresse plutôt aux petites et moyennes entreprises cotées[1].

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 ;

1. Source : ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance: https://www.economie.gouv.fr/facileco/gouvernement-ou-gouvernance-dentreprise.

6° la stratégie de financement, le plafond et le montant annuel des emprunts à émettre ;

7° la conclusion des marchés publics que la Régie passe pour ses besoins en tant qu'entité adjudicatrice ;

8° le déclassement des biens appartenant à la Régie, les acquisitions ou aliénations de tout bien immobilier, la délivrance des titres d'occupation ou des conventions de gestion du domaine public, les prises ou cessions à bail de tous biens immobiliers lorsque le bail a une durée supérieure à neuf ans ;

9° les prises, extensions ou cessions de participations financières ;

10° les actions judiciaires, transactions et désistements.

Le conseil peut déléguer au président-directeur général, dans les limites qu'il détermine, les attributions prévues aux 2°, 5° et 7° à 10°.

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 M€ HT ;
- en matière d'approbation d'avant-projets d'investissements, le conseil est compétent pour les avant-projets supérieurs à 100 M€ HT ;
- en matière d'acquisition et d'aliénation de tous biens immobiliers, le conseil est compétent pour les dossiers supérieurs à 10 M€ 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 Dev, 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'enveloppe 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 2025, le Comex est composé comme suit :
- Jean Bassères, président-directeur général par intérim depuis le 3 novembre 2025 ;
- Jean-Yves Leclercq, directeur général par intérim, depuis le 3 novembre 2025, directeur Stratégie, Finance et Performance durable ;
- 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 digital 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 ;
- 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 Composition du conseil d'administration

Au 31 décembre 2025, le conseil est composé comme suit :

Au titre des représentants de l'État :
- Sabine Deligne ;
- Arthur Faust ;
- Emmanuelle Gay ;
- Marc Guillaume ;
- Floriane Torchin.

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 Médard ;
- 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.

Représentants des salariés :
- Abdelmalek El Hachemi (liste FO groupe RATP) ;
- Jean-Marc Judith (liste FO groupe RATP) ;
- Sébastien Melin (liste CGT RATP) ;
- Mourad Chikh (liste UNSA groupe RATP) ;
- Fabien Renaud (liste CFE-CGC groupe RATP).

Des évolutions sont intervenues dans la composition du conseil :
- le décret du 8 décembre 2025 a porté nomination au conseil d'administration de la Régie autonome des transports parisiens de Floriane Torchin, en remplacement de Jean Castex, comme représentante de l'État. Par décret du 29 octobre 2025, Jean Castex avait été nommé président-directeur général de la SNCF, à compter du 3 novembre 2025 (cf point 4.2) ;
- le décret du 8 décembre 2025 a porté nomination au conseil d'administration de la Régie autonome des transports parisiens de Arthur Faust, au titre des représentants de l'État, en remplacement de May Gicquel qui avait démissionné de son mandat le 5 novembre 2025 ;
- par décret du 29 janvier 2026, Xavier Piechaczyk est nommé membre du conseil d'administration de la Régie autonome des transports parisiens au titre des personnalités qualifiées issues des milieux socio-économiques, en remplacement de Jean Bassères. Par ce même décret, Jean Bassères est nommé membre du conseil d'administration de la Régie autonome des transports parisiens au titre des représentants de l'État, en remplacement de Arthur Faust[2].

2. Cette information est postérieure à l'exercice 2025 mais il est apparu en l'espèce approprié de la mentionner dans la perspective de la publication du rapport annuel qui comprend le rapport de gouvernement d'entreprise présenté à la séance du conseil d'administration du 13 mars 2026.

4.2 Évolution de la présidence-direction générale et de la direction générale

Jean Castex a exercé les fonctions de président-directeur général de la RATP jusqu'au 2 novembre 2025. Puis, par décret du 29 octobre 2025, Jean Castex a été nommé président-directeur général de la SNCF à compter du 3 novembre 2025.

Des mesures visant à assurer l'intérim de la gouvernance de la RATP ont donc été prises dans l'attente de la nomination d'un nouveau président-directeur général :

– le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique et le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires ont ainsi pris un arrêté du 29 octobre 2025, lui-même pris sur le fondement des articles 6 et 8 du décret du 1er septembre 2010 relatif à la durée des mandats des dirigeants et au fonctionnement des organes de direction de certains des établissements publics de l'État, afin de charger Jean Bassères de l'intérim des fonctions de président-directeur général de la RATP à compter du 3 novembre 2025 ;
– le directeur Stratégie, Finance et Performance durable, Jean-Yves Leclercq a assuré à compter du 3 novembre 2025 la direction générale par intérim. Pour assurer la bonne marche de l'entreprise, Jean Bassères a procédé dès sa nomination à la délégation, à Jean-Yves Leclercq, des pouvoirs du président-directeur général, à l'exception :
  - de la présidence du conseil d'administration et de sa convocation ;
  - des pouvoirs déjà délégués aux directeurs des directions de Siège et aux directeurs de business units de l'entreprise ;
  - de l'élaboration de la réglementation interne ;
  - de l'approbation des marchés dépassant 15 millions pour les marchés de travaux et de fournitures, 8 millions pour les marchés de services, mais n'excédant pas 90 millions d'euros, ainsi que leurs avenants dont le montant n'excède pas soit 15 % du montant initial du marché ou du montant cumulé à celui des avenants déjà conclus, soit le seuil de 90 millions d'euros hors taxes ;
  - de la conclusion du mandat de représentation du président-directeur général au sein du conseil d'administration de la caisse de coordination aux assurances sociales de la RATP.

Xavier Piechaczyk a été nommé président-directeur général de la RATP par décret du 4 février 2026[3].

4.3 Fonctions et mandats des administrateurs au 31 décembre 2025

	Nom	Fonction	Autres mandats
		Représentants de l'État	
Mme	Torchin Floriane	Directrice des transports ferroviaires et fluviaux et des ports, à la DGITM, au ministère des Transports	Membre du conseil de surveillance de la Compagnie nationale du Rhône.
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
M.	Faust Arthur	Directeur de participations « Transports » de l'Agence des Participations de l'État, Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique	Membre du conseil d'administration d'Aéroports De Paris (ADP) Membre du conseil de surveillance du Grand port fluvio-maritime de l'Axe Seine (HAROPA PORT) Membre du conseil de surveillance de RTE Membre du conseil d'administration d'Arabelle Solutions
M.	Guillaume Marc	Préfet de la région Île-de-France et préfet de Paris	Le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris, assiste de droit au conseil d'administration de EPA Marne, EPA Sénart, EPA Orly Rungis Seine Amont, EPA Paris La Défense, Établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF), EPA Paris Saclay, SOLIDEO, Établissement public Grand Paris aménagement (GPA), de la maison Elsa Triolet-Aragon. 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, des ateliers Médicis, du centre de musique baroque de Versailles, de Malakoff Scène nationale,au Musée nationale de céramique - Musée national Adrien Dubouché - Manufactures de Sèvres, des Gobelins, de Beauvais et de la Savonnerie - Atelier de recherche et de création - Atelier de dentelles d'Alençon et du Puy-en-Velay, de l'Orchestre nationale d'Île-de-France, de l'Institut de préparation à l'administration général (IPAG) de Nanterre, de la Fondation des hôpitaux.

3. Cette information est postérieure à l'exercice 2025 mais il est apparu en l'espèce approprié de la mentionner dans la perspective de la publication du rapport annuel qui comprend le rapport de gouvernement d'entreprise présenté à la séance du conseil d'administration du 13 mars 2026.

Nom	Fonction	Autres mandats
		Le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris est président du conseil d'administration de l'Institut Gustave Roussy, du Comité Régional de l'Alimentation (CRALIM), de la commission régionale de l'économie agricole et du monde rural, de l'Agence de l'eau Seine Normandie, Commission de concertation du schéma régional d'accueil des demandeurs d'asile et des réfugiés d'Île-de-France. Il est également premier vice-président du CA en tant que délégué nterministériel Euro Dysneyland au projet Euro Disneyland en France à EPAFRANCE. Il est membre du conseil d'administration d'orientation de HAROPA Port. Il est co-président de la commission régionale de la forêt et du bois d'Île-de-France, du Conseil inter-académique de l'éducation nationale (CIEN) d'Île-de-France. Il est président (ou co-président en fonction du format) du comité local (fonds pour l'insertion des personnes handicapées dans la fonction publique). Il est président 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 régionale des aides de l'ADEME. 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. Il est membre de la commission régionale de conciliation sur l'artificialisation des sols. Il préside en cas d'empêchement du président la commission régionale du patrimoine et de l'architecture. Il est membre du comité de bassin Seine Normandie (et autres instances afférentes: commission permanente du programme et de la prospective du bassin; commission territoriale des rivières d'Île-de-France). Il est co-président de la Commission régionale de la forêt et du bois d'Île-de-France, du Comité régional de l'énergie, Comité régional de l'habitat et de l'hébergement d'Île-de-France, de la Conférence du logement de Paris, Commission départementale de lutte contre la prostitution, le proxénétisme et la traite des êtres humains aux fins d'exploitation sexuelle de Paris, du comité local d'aide aux victimes de Paris, du Comité opérationnel de lutte contre le racisme, l'antisémitisme, la haine anti-LGBT et les discriminations liées à l'origine (CORAHD) de Paris, du Conseil départemental de prévention et de lutte contre les dérives sectaires. Il est membre de la conférence régionale du sport, de la conférence des financeurs du sport. 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. Il est commissaire du gouvernement de Société des grands projets / Société du Grand Paris (SGP), du Samu social de Paris, de Fondation Dosne, de la Fondation pour le Logement des Défavorisés.

	Nom	Fonction	Autres mandats
Mme	Deligne Sabine	Sous-directrice à la direction du Budget, Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique	Aucun mandat
Élus des communes ou groupements de communes concernés par l'activité de la Régie ou de ses filiales			
M.	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, Association nationale pour l'information sur le logement, Fonds pour Paris, APUR, OURQ AVAL, SEMAEST, EPAURIF.
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 Membre du comité d'audit du GPMM et vice-présidente de la commission des marchés
Mme	Vernier Karine	CEO France société InnoEnergy	Dirigeante de GRAVITHY et de HOLOSOLIS
M.	Bassères Jean	Inspecteur général des finances	Aucun mandat
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 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 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 2025 entre un administrateur et une filiale de la RATP.

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. Au 31 décembre 2025, il est composé de monsieur Bassères (président), madame Deligne, et messieurs Faust, 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. Au 31 décembre 2025, il est composé de monsieur Chevandier, monsieur Chickh, madame Gay (vice-présidente), messieurs Faust et Judith, 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. Au 31 décembre 2025, il est composé de messieurs Babut (vice-président) et El Hachemi, madame Gay, monsieur Guillaume, madame Médard (présidente).

2. Travaux du conseil et de ses comités

Au cours des 8 séances (7 ordinaires, 1 exceptionnelle) tenues en 2025 ont été notamment présentés les dossiers suivants :

Stratégie / politique d'entreprise / filiales
- présentation de la politique industrielle de la RATP ;
- information sur la politique immobilière et foncière du groupe RATP ;
- présentation de la feuille de route pour le logement des agents du groupe RATP ;
- actualisation du plan stratégique et financier de RATP Dev ;
- stratégie commerciale et programme prévisionnel de réponse aux appels d'offres de RATP Cap Île-de-France sur la base d'un bilan de l'année écoulée ;
- stratégie commerciale et programme prévisionnel de réponse aux appels d'offres de RATP Dev sur la base d'un bilan de l'année écoulée ;
- réponse à l'appel d'offres de Rouen Métropole ;
- augmentation de capital de RATP Participations ;
- appel d'offres pour la réhabilitation du Val-de-Grâce : validation de l'offre finale ;
- remise, par RATP Solutions Ville, d'une offre finale dans le cadre du renouvellement de la concession de service public du réseau de chaleur urbain de la ville de Paris.

Politique de transition énergétique et d'adaptation au changement climatique
- stratégie climat dont bilan carbone ;
- plan d'adaptation au changement climatique à la RATP ;
- plan de performance énergétique ;
- plan de sobriété hydrique de la RATP ;
- énergies renouvelables : achat d'EnR et programme solaire.

Relations avec Île-de-France Mobilités
- avenants n° 11 et n° 12 au contrat 2021/2024 IDFM-RATP ;
- contractualisation entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour la période 2025-2029 ;
- points de suivi des contrats avec Île-de-France Mobilités (Contrat d'exploitation (FER/TRAM) IDFM-RATP 2025-2029, Contrat d'exploitation BUS IDFM-RATP 2025-2026, de la Convention pluriannuelle de sûreté IDFM-RATP 2025-2027 ;
- avenant n°1 au contrat d'exploitation (FER/TRAM) Île-de-France Mobilités-RATP 2025-2029 ;
- avenants n°1 et n°2 à la convention pluriannuelle Île-de-France Mobilités-RATP pour la gestion technique des infrastructures du Grand Paris Express ;
- mise en œuvre de la réforme tarifaire décidée par Île-de-France Mobilités à compter du 1er janvier 2025.

Dossiers économiques et sociaux
- comptes annuels sociaux et consolidés pour 2024 et comptes semestriels consolidés au 30 juin 2025 ;
- budget 2025 de la RATP et budget 2025 du groupe RATP ;
- comptes de la Caisse de Coordination aux Assurances Sociales pour l'exercice 2025 - Prévisions budgétaires pour l'exercice 2026 ;
- situation au 31 décembre 2024 et au 30 juin 2025 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 ;
- bilan de la politique RH en 2024 ;
- gestion des viviers en vue du maintien des compétences critiques et des réponses aux appels d'offre.

Rapports annuels
- rapport de gouvernement d'entreprise pour 2024 et point sur la gouvernance des principales filiales ;

– rapport de gestion du groupe RATP 2024 intégrant les résultats financiers, la déclaration de performance extra-financière, la description des risques et les modalités du contrôle interne et point sur la directive CSRD ;
– rapport d'activité et de développement durable pour 2024 du groupe RATP.

Audit, contrôle interne, régulation, conformité
– projection audit et contrôle interne – programme et plan de charges pour 2025 ;
– bilan de la Délégation Générale à l'Audit, aux Risques et au Contrôle interne (DGARC) et cartographie des risques ;
– programme d'audit externe – présentation par les CAC ; travaux des CAC au titre du contrôle interne ;
– suivi des honoraires des CAC ;
– honoraires complémentaires des CAC ;
– régulation : état d'avancement des travaux avec l'Autorité de régulation des transports ;
– suivi du dispositif anticorruption du groupe RATP.

Marchés et projets
– Accord-cadre relatif au nettoyage des espaces et des voies du métro et du RER de la RATP NET 2026 – 4 lots ;
– accord-cadre relatif à la protection sociale complémentaire d'entreprise ;
– marché portant sur la mise en place du système d'automatisation de l'exploitation des trains sur la ligne 13 ;
– marché d'achat d'électricité renouvelable long terme ;
– avenant n°1 à l'accord-cadre de prestations d'assistance à l'ingénierie des systèmes d'information métier et support ;
– avenant n°2 au marché de renouvellement du Système d'Automatisation de l'Exploitation des Trains (SAET) sur la ligne 14 du métro ;
– point d'information sur le projet de musée des transports urbains de la métropole parisienne (site Championnet - Paris 18e) ;
– retour d'expérience sur les Jeux Olympiques et Paralympiques
– suivi de la réalisation des principaux avant-projets de la RATP ;
– avant-projet de modernisation de la ligne 8 pour l'arrivée du MF 19 ;
– avant-projet du programme de renouvellement du système TETRA de la RATP ;
– avant-projet de l'atelier de maintenance de la Courneuve ligne 7.

Affaires domaniales
– avenant à la convention d'occupation du domaine public en vue de l'exploitation d'emplacements publicitaires ;
– déclassement d'un volume et projet de bail à réhabilitation sur la commune de Sucy-en-Brie ;
– déclassement d'emprises foncières et conclusion de baux dans le cadre d'un projet de développement de bornes électriques par RSV sur du foncier RATP.

Politique commerciale et de services et exploitation
– rapport de la Médiatrice ;
– état de la propreté du réseau ferré ;
– qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines.

Sécurité / Sûreté
– présentation de la sécurité ferroviaire – Bilan 2024 et perspectives 2025 ;
– bilan 2024 de la sécurité des biens et des personnes ;
– délégation de pouvoir du conseil d'administration au président-directeur général à l'effet de conclure des cadres formalisés en matière de sûreté avec Île-de-France Mobilités ;
– convention de prestations de sûreté à la demande 2025-2027 entre Île-de-France Mobilités et la RATP.

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.

Politique de diversité

1. Au sein du conseil

Le conseil d'administration de la RATP compte, au 31 décembre 2025, 33,33 %[1] de femmes. Les collèges des représentants de l'État et des personnalités qualifiées comportent, pour leur part, 50,00 %[2] de femmes. L'écart entre le nombre de femmes et d'hommes membres du conseil d'administration et appartenant aux deux collèges précités ne peut être supérieur à un (article 6-1 alinéa 1er de la loi 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public).

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, élu 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, énergétique 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.

1. 5 femmes sur 15 administrateurs/administratrice
2. 5 femmes sur 10 administrateurs/administratrices des collèges précités.

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 quel 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, engagée depuis longtemps en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, obtient la note de 95 % à l'index égalité professionnelle. Elle atteint le score maximal sur 4 des 5 indicateurs suivis, un résultat supérieur à la moyenne des entreprises de l'Union des transports publics et ferroviaires.

En 2025, les taux de féminisation du Comex (45 %) et des cadres supérieurs (43 %) ainsi que la progression de la féminisation du Codir et des cadres de direction reflètent les efforts constants menés par l'ensemble de l'entreprise dans le cadre de sa politique d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

L'entreprise reste mobilisée dans la poursuite de l'engagement de tous les salarié(e)s et de la ligne managériale de la RATP pour lutter contre les stéréotypes et faire évoluer les mentalités, afin de maintenir cette progression de la féminisation.

Concernant le taux de féminisation, on enregistre les données suivantes :

	Taux de féminisation (exercice 2024 publié 2025)	**Taux de féminisation** (exercice 2025 publié 2026)
Comex*	48 %	45 %
Codir*	18 %	20 %
Cadres de direction**	25 %	28 %
Cadres supérieurs**	44 %	43 %

*en effectif moyen cumulé annuel sur 2025
** effectif à fin 2025

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. La fiabilité des données comptables et financières

1.1 L'élaboration de l'information financière

1.1.1 L'établissement des états comptables et financiers

Le groupe RATP produit annuellement des comptes sociaux et des comptes consolidés certifiés. Il publie également des comptes consolidés semestriels faisant l'objet d'un examen limité par les commissaires aux comptes.

La RATP émet des emprunts obligataires en faisant référence au programme EMTN[3]. 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.

1.1.2 La production des comptes sociaux de l'Epic RATP

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 différents business units et directions de l'entreprise participent au fonctionnement de la comptabilité en ordonnançant les dépenses et recettes de l'entreprise et en définissant, dans le cadre de règles communes, le plan de leurs comptes analytiques. Cette participation passe soit par un accès direct aux systèmes d'information comptables pour y enregistrer des données (notamment les charges externes dans le cadre du flux achats et les produits dans le cadre du flux facturation), soit par un outil local se déversant dans le système d'information (comme pour la gestion des stocks par exemple).

Au-delà des suivis réguliers par les équipes comptables, des révisions périodiques sont programmées afin de contrôler l'utilisation des systèmes d'information et le respect des procédures mises en place.

Les équipes de la comptabilité ont pour mission de contrôler mensuellement les imputations comptables saisies ou déversées dans le système de gestion par les unités. Elles effectuent les éventuelles corrections et comptabilisent les différentes opérations qui ne sont pas déléguées aux unités.

Toutes les informations 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 de la performance économique et financière 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.

1.1.3 La production des comptes consolidés du groupe RATP

La consolidation des comptes est réalisée à l'aide d'un logiciel de consolidation qui constitue un outil structurant mettant en œuvre des principes et règles comptables régulièrement maintenus à jour. La

3. Euro Medium Term Notes.

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.

1.2 Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier

1.2.1 La conformité aux lois et règlements comptables

Les normes françaises

La RATP, établissement public industriel et commercial, est, en matière comptable, placée sous le régime de droit commun des sociétés commerciales. Elle tient sa comptabilité selon les 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 1er 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 1er mars 1984 relative à l'information financière et au contrôle des comptes dans les établissements publics ayant une activité à caractère industriel et commercial, et de celles de l'article 33 du décret n° 85-295 du 1er mars 1985[4]. 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.

1.2.2 La fiabilité de l'information financière

La production de l'information

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

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

Processus pour les comptes sociaux de l'Epic RATP

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 différents business units 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. Afin de garantir les délais de clôture, des pré-clôtures sont réalisées respectivement à fin mai et à fin octobre.

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). Depuis l'exercice 2025, ce dernier est également disponible sous le format ESEF (XBRL), conformément au standard en vigueur.

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

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.

1.2.3 Le 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 différentes structures de l'entreprise Directions, business units, prestataires Industriels, …) représentées par le réseau des directeurs financiers de business units et des contrôleurs de gestion des directions, eux-mêmes sous l'autorité des directeurs de leur structure.

Le contrôle de gestion vise à sécuriser la trajectoire financière de l'entreprise aux bornes des établissements comptablement séparés, et à piloter leurs activités.

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, reprévisions de l'année en cours et analyse des résultats).

Ces processus s'appuient sur des supports techniques partagés entre le contrôle de gestion central et les contrôles de gestion des différentes structures, 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 structure, l'analyse des variations N/N-1 est faite par grandes causes, dont l'offre et les évolutions contractuelles, le développement de l'activité, la performance de l'exécution, l'évolution des prix, du périmètre et des refacturations internes reçues ;
- 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 *reprévision* consolidée au niveau de l'entreprise, pour s'assurer du respect et du pilotage de la trajectoire définie.

Le cycle de gestion Investissements est décomposé en trois grands sous-processus :

- la mise à jour des schémas directeurs d'investissement : cette mise à jour annuelle est réalisée sur un horizon de dix ans ; l'objectif est de déterminer les investissements à venir en cohérence avec la stratégie de l'entreprise 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.

1.2.4 Le contrôle des filiales et participations

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

***Les contrôles* a priori**

Ils comprennent :

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

Ce contrôle est exercé par le comité d'engagement de la filiale concernée, appelé à se prononcer sur l'ensemble des décisions de la filiale 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.

Ils sont composés du directeur financier Groupe qui les préside, de l'unité Filiales, Fusions Acquisitions et Fiscalité, des directions opérationnelles et financières de la filiale et du référent Comex concerné.

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

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

***Les contrôles* a posteriori**

Ils prennent la forme :
- d'un reporting financier mensuel sur la base notamment d'informations comptables unifiées remontées à travers le progiciel de consolidation et présentées sous la forme d'un tableau de bord des filiales communiqué au comité exécutif ; ce progiciel sert à la fois au reporting mensuel et à la consolidation des comptes, ce qui garantit l'homogénéité des informations ;
- de la réalisation d'audits : chaque année, certaines filiales font l'objet d'un audit complet de fonctionnement ;
- les contrôles a priori et le reporting financier mensuel sont animés par l'unité Filiales, Fusions- Acquisitions Fiscalité du département 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 250

État du résultat global
Page 254

Tableau des flux de trésorerie consolidés
Page 257

Tableau de variation des capitaux propres
Page 258

Annexe aux comptes consolidés
Page 259

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

Exercice clos le 31 décembre 2025
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'Etat, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la RATP relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2025, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le Code de commerce et par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2025 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 (9 006 M€, soit 45% à fin 2025). 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'infrastructures (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 depuis plusieurs années avec 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), puis avec la signature en juillet 2025 du contrat avec Île-de-France Mobilités pour la période 2025-2029 et la sortie progressive entre novembre 2025 et fin 2026 des activités bus dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des modes de transport.

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 2025, la direction a réalisé une analyse différenciée par catégorie d'actifs, en s'appuyant notamment sur les prévisions de flux de trésorerie issues de la maquette financière au contrat Île-de-France Mobilités 2025-2029 signée en juillet 2025, 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 manoeuvre 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 la maquette financière du contrat Île-de-France Mobilités 2025-2029, d'autre part avec notre connaissance du secteur et des spécificités contractuelles ;
- 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 Développement

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 Développement. 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 223 M€ au 31 décembre 2025, soit 94% 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 manoeuvre 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 Développement comme un point clé de l'audit en raison de leurs montants significatifs dans les comptes du Groupe et du mode de détermination de la valeur recouvrable, qui repose sur le jugement de la direction, s'agissant notamment des estimations de flux de trésorerie futurs ou des taux d'actualisation utilisés.

Notre réponse

Nous avons apprécié la conformité de la méthodologie appliquée par le Groupe aux normes comptables en vigueur.

Nous avons effectué également une analyse critique des modalités de mise en oeuvre 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 RATP

Risque Identifié

Un montant d'impôts différés actifs nets de 514 M€ figure dans le bilan consolidé, dont 511 M€ concernent l'Epic RATP.

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.

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 RATP 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 aux contrats actuels 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

Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du Code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du président-directeur général. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

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'Etat le 26 mars 2015.

Au 31 décembre 2025, les cabinets KPMG SA et Forvis Mazars étaient dans la 11ème 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 oeuvre 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 oeuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris La Défense, le 18 mars 2026	Levallois-Perret, le 18 mars 2026
KPMG SA	Forvis Mazars
Romain Mercier Associé	**Jean-Philippe Mathorez** Associé

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

Compte de résultat

En millions d'euros	Notes	31/12/2025	31/12/2024
CHIFFRE D'AFFAIRES	**5**	**7 934**	**7 140**
Autres produits des activités ordinaires	5	890	1 214
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	**5**	**8 824**	**8 354**
Achats consommés		(1 467)	(1 792)
Autres achats et charges externes		(1 481)	(1 328)
Impôts, taxes et versements assimilés	6	(295)	(279)
Charges de personnel	7	(4 529)	(4 187)
Autres charges d'exploitation		(18)	(8)
EBITDA		**1 034**	**760**
Dotations aux amortissements		(666)	(608)
Dotations nettes aux provisions		(18)	(0)
Plus ou moins-values de cessions d'actifs immobilisés		6	(2)
QP de résultat des MEE		26	17
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT APRÈS QUOTE-PART DE RÉSULTAT NET DES ENTITÉS MISES EN ÉQUIVALENCE		**382**	**167**
Autres cessions d'actifs immobilisés et opérations sur le périmètre		0	302
Pertes de valeurs et provisions non courantes (nets des dotations et reprises)		(43)	(62)
Autres produits et charges non courants		35	(4)
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL APRÈS QUOTE-PART DE RÉSULTAT NET DES ENTITÉS MISES EN ÉQUIVALENCE		**373**	**403**
Coût de l'endettement net	8	(162)	(190)
Autres charges et produits financiers	8	(22)	14
RÉSULTAT FINANCIER		**(185)**	**(176)**
RÉSULTAT DES ACTIVITÉS ORDINAIRES AVANT IMPÔTS		**189**	**227**
Impôts sur le résultat	9	11	(25)
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES		**200**	**202**
Résultat net des activités non poursuivies	3	23	7
RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ		**223**	**209**
PART DU GROUPE		**217**	**204**
Intérêts minoritaires		(5)	(4)

Autres éléments du résultat global

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ	**223**	**209**
Variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	(6)	95
Impôts différés sur la variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	(1)	0
Écarts de conversion	(3)	3
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments recyclables en résultat	(4)	(7)
TOTAL DES ÉLÉMENTS RECYCLABLES EN RÉSULTAT	**(14)**	**93**
Réévaluations au titre des régimes à prestations définies brut	43	(11)
Impôts différés sur les réévaluations au titre des régimes à prestations définies	2	1
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat	0	0
Variation de la juste valeur des titres non consolidés	1	-
TOTAL DES ÉLÉMENTS NON RECYCLABLES EN RÉSULTAT	**46**	**(10)**
AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT GLOBAL	**32**	**82**
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL	**254**	**291**
Dont Part du Groupe	249	287
Dont Intérêts minoritaires	5	4
Dont résultat global total des activités poursuivies	229	291
Dont résultat global total des activités non poursuivies	26	0

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE (BILAN)

En millions d'euros

Actif	Notes	31/12/2025	31/12/2024
Goodwill net	10	236	286
Immobilisations incorporelles	11	1 526	1 285
Immobilisations corporelles	12	7 480	7 481
Titres mis en équivalence	19	128	107
Titres non consolidés	20	326	309
Instruments financiers dérivés - non courants	32	28	33
Actifs financiers en concession - non courants	16	2 301	3 120
Autres actifs financiers - non courants	21	74	137
Impôts différés actifs	9	518	495
ACTIFS NON COURANTS		**12 617**	**13 254**
Stocks et en-cours	22	337	268
Créances d'exploitation	23	2 579	2 283
Instruments financiers dérivés - courants	32	4	34
Actifs financiers en concession - courants	16	570	566
Autres actifs financiers - courants	21	265	291
Trésorerie et équivalents de trésorerie	24	3 658	3 064
ACTIFS COURANTS		**7 414**	**6 507**
Actifs des activités non poursuivies	3	0	228
TOTAL ACTIF		**20 030**	**19 989**

En millions d'euros

Passif	Notes	31/12/2025	31/12/2024
Dotation en capital	25	433	433
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	25	251	251
Réserves consolidées		4 556	4 390
Autres réserves issues des éléments du résultat global		120	90
Résultat de la période		217	204
CAPITAUX PROPRES - PART DU GROUPE		**5 577**	**5 368**
Intérêts minoritaires		8	4
CAPITAUX PROPRES - TOTAL		**5 584**	**5 372**
Provisions pour avantages au personnel	26	722	713
Autres provisions - non courantes	27	229	236
Dettes financières - non courantes	28	4 652	5 226
Passifs financiers - Opérations de location - non courants	14	207	196
Dettes financières en concession - non courants	16	394	397
Instruments financiers dérivés - non courants	32	26	36
Impôts différés passifs	9	2	3
Autres créditeurs		2	3
PASSIFS NON COURANTS		**6 233**	**6 810**
Autres provisions - courantes	27	145	126
Dettes financières - courantes	28	4 233	3 969
Passifs financiers - Opérations de location - courants	14	44	47
Dettes financières en concession - courants	16	134	121
Instruments financiers dérivés - courants	32	41	58
Dettes d'exploitation	29	3 615	3 284
PASSIFS COURANTS		**8 212**	**7 606**
Passifs des activités non poursuivies		(0)	200
TOTAL PASSIF		**20 030**	**19 989**

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
RÉSULTAT NET (ACTIVITÉS POURSUIVIES)	**200**	**202**
Neutralisation résultat des entités mises en équivalence	(26)	(17)
Neutralisation amortissements et provisions	198	624
Neutralisation dotations aux amortissements des biens mis en concession	751	345
Neutralisation résultat de cession	102	(250)
Neutralisation autres éléments non monétaires	5	(9)
Neutralisation impôts différés	(11)	26
Neutralisation impôts courants	0	0
Impôts courants versés	(12)	7
Variation des intérêts courus non échus	(16)	29
Neutralisation dividende	(2)	(3)
CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT APRÈS INTÉRÊTS ET IMPÔT COURANT VERSÉS	**1 188**	**952**
Variation du BFR d'exploitation	99	26
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES	**1 287**	**978**
Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles	(1 835)	(2 039)
Acquisition de biens mis en concession	(83)	(133)
Variation du BFR sur investissements	(189)	(125)
Subventions d'investissement appelées - hors biens en concession	1 401	1 055
Subventions d'investissement appelées sur biens en concession	60	61
Variation des créances de subventions d'investissement à recevoir	27	4
Cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	156	260
Acquisition d'actifs financiers	(18)	(243)
Variation des prêts et avances consentis	4	24
Cession d'actifs financiers	3	0
Dividendes reçus des entités mises en équivalence	9	16
Incidence des variations de périmètre	(8)	149
Autres flux liés aux opérations d'investissement	(0)	0
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT	**(475)**	**(971)**
Part des minoritaires sur mouvements de capital	0	0
Émissions d'emprunts obligataires	0	712
Remboursements d'emprunts obligataires	(467)	(664)
Émissions autres emprunts	146	137
Remboursements autres emprunts	(320)	(136)
Paiement net de la dette de loyer	(72)	(56)
Variation des billets de trésorerie	270	(44)
Variation cash collatéral et placement court terme	5	35
Dividendes payés aux actionnaires du groupe	(0)	(0)
Dividendes payés aux minoritaires	(4)	(1)
Autres flux liés aux opérations de financement	52	18
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	**(390)**	**1**
FLUX DE TRÉSORERIE DES ACTIVITÉS POURSUIVIES	**421**	**8**
Incidence de la variation des taux de change	(15)	6
Autres	0	0
Variation de trésorerie des activités non poursuivies	59	(75)
VARIATION NETTE DE LA TRÉSORERIE	**465**	**(60)**
Trésorerie d'ouverture	2 004	2 064
Trésorerie de clôture (Note 24)	2 469	2 004
VARIATION DE LA TRÉSORERIE	**465**	**(60)**

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	Total capitaux propres - part du Groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2023	**433**	**251**	**(3)**	**74**	**(3)**	**(60)**	**4 399**	**5 091**	**(6)**	**5 085**
Résultat net de l'exercice							204	204	4	209
Autres éléments du résultat global			(4)	(10)	-	97		83	(0)	82
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL	**0**	**0**	**(4)**	**(10)**	**0**	**97**	**204**	**287**	**4**	**291**
Autres transactions entre actionnaires	-	-	3	(4)	-	0	0	(1)	(0)	(1)
Distribution de dividendes							(0)	(0)	(1)	(2)
Autres variations	-	-	(0)	(0)	-	-	(9)	(9)	7	(2)
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2024	**433**	**251**	**(3)**	**59**	**(3)**	**37**	**4 595**	**5 368**	**4**	**5 372**
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2024	**433**	**251**	**(3)**	**59**	**(3)**	**37**	**4 595**	**5 368**	**4**	**5 372**
Résultat net de l'exercice							217	217	5	223
Autres éléments du résultat global			(7)	45	1	(7)		31	0	32
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL	**0**	**0**	**(7)**	**45**	**1**	**(7)**	**217**	**248**	**6**	**254**
Autres transactions entre actionnaires	-	-	0	(0)	-	(0)	3	3	1	4
Distribution de dividendes							(0)	(0)	(4)	(4)
Autres variations	-	-	-	(2)	-	-	(40)	(42)	0	(42)
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2025	**433**	**251**	**(10)**	**102**	**(2)**	**30**	**4 774**	**5 577**	**8**	**5 584**

ANNEXE AUX COMPTES CONSOLIDÉS

Exercice clos au 31 décembre 2025

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 Râpée, 75012 Paris.

L'Epic RATP a notamment pour objet l'exploitation de services publics de transport en Île-de-France et la gestion d'infrastructure de réseaux de transport public urbain de voyageurs (loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires - loi ORTF). La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) instaure une régulation des activités de gestion d'infrastructures et de sûreté de la RATP par l'autorité de régulation des transports (ART). Les modalités de cette régulation ont été précisées par le décret du 28 décembre 2020. L'offre de transport en Île-de-France est définie par l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités (IDFM). 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 des éléments de rémunération forfaitaires versés par Île-de-France Mobilités. Le cadre contractuel pluriannuel actuel entre l'Epic RATP et Île-de-France Mobilités couvre la période 2025-2029, il a été signé le 15 juillet 2025. Les modalités de rémunération par Île-de-France Mobilités des missions confiées à la RATP dans le cadre de ces contrats sont décrites au paragraphe 1.5 ci-après. 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 des participations de l'État. Les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2025 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 13 mars 2026.

Événements significatifs ayant marqué le Groupe pendant l'exercice

En 2025, l'Epic RATP et Île-de-France Mobilités ont entériné un nouveau cadre contractuel régissant l'exploitation des services de transport et les investissements sur la période 2025 – 2029. Les contrats, dissociés par activités (services ferrés, bus) ont été approuvés par les conseils d'administration d'Île-de-France Mobilités et de l'Epic RATP et signés le 15 juillet 2025. Ils s'appliquent rétroactivement au 1er janvier 2025.

Ce nouveau cadre contractuel est mis en place dans un contexte d'ouverture à la concurrence du réseau historique de bus de l'Epic RATP (Paris et petite couronne) : à l'issue des procédures d'appels d'offres menées entre 2023 et 2025 par Île-de-France Mobilités, le processus de bascule de l'activité vers les sociétés attributaires des différentes DSP s'échelonne entre novembre 2025 et novembre 2026. Le Groupe prépare ainsi le transfert effectif de ses 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. La RATP 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.

D'autre part, le Groupe a répondu à l'ensemble des appels d'offres lancés par Île-de-France Mobilités au travers de sa filiale RATP Cap Île-de-France. Au cours de l'exercice 2025, RATP Cap Île-de-France a remporté les appels d'offres pour les lots n° 36, 41, 43, 46, 48 et 49 qui seront mis en service en 2026. Ces 6 contrats s'ajoutent aux lots n° 42 et 45 remportés en 2024, dont l'exploitation a démarré le 1er novembre 2025. *In fine*, sur les 13 lots « bus » parisiens ouverts à la concurrence par Île-de-France Mobilités, le Groupe en a gagné 8 et perdu 5. Le Groupe a également démarré l'exploitation des trams-trains T12 / T13 dans le sud et l'ouest de la Région parisienne en décembre 2025.

Pour l'activité RATP Sûreté réalisée par l'Epic RATP, en application du Code des transports et des dispositions réglementaires associées, les conditions de réalisation ainsi que les tarifs des prestations de sûreté proposées sont fixés dans le document de référence et de tarification (DRT), soumis chaque année à l'avis conforme de l'autorité de régulation des transports (ART). Pour l'exercice 2025, le DRT a été approuvé par l'ART le 18 février 2026 (avis n° 2026-019). Les tarifs approuvés par l'autorité sont exécutoires et s'appliquent rétroactivement sur l'exercice 2025.

Au-delà du périmètre historique de l'Île-de-France, l'année 2025 a été marquée par une poursuite du développement de RATP Dev dans les régions de France, avec le démarrage de l'exploitation du réseau de métros de Lyon, mais aussi des réseaux de transports en commun à Caen la mer et à Narbonne. Dans le même temps, à l'international, le Groupe a rejoint plusieurs joint-ventures de développement de réseaux de métros (Singapour, Australie, Irlande) et a renforcé sa position dans plusieurs pays où il est déjà installé (nouveaux contrats aux États-Unis en Floride, montée en puissance du réseau de transport de Casablanca au Maroc pour la Coupe d'Afrique des Nations 2025, première année d'exploitation complète de 2 lignes de métros automatiques à Riyad en Arabie saoudite, renégociations contractuelles sur les mécanismes d'indexation et modernisation de la flotte de bus de la région Toscane en Italie…).

En Grande-Bretagne, les difficultés opérationnelles persistantes (pénuries de conducteurs, hausse significative des coûts de production, situation de marché difficile…) sur l'activité d'exploitation des bus de Londres avaient conduit le Groupe à engager en 2022 un processus d'évaluation de ses options stratégiques, et à comptabiliser le résultat des activités londoniennes de RATP Dev selon la norme IFRS 5 « activités non poursuivies ». Ce projet s'est concrétisé par la cession de cette activité auprès du groupe anglais FirstGroup, finalisée le 28 février 2025. Par ailleurs, toujours en Grande-Bretagne, le Groupe prit la décision de céder également ses activités de bus touristiques « *sightseeing* » de Londres et Bath. Ces 2 activités ont été cédées le 10 décembre 2025 et également acquises par le groupe anglais FirstGroup. Pour l'exercice en cours, le résultat généré par les activités bus de Londres (cédées en février 2025) et bus touristiques anglaises (cédées en décembre 2025) ainsi que les impacts de la déconsolidation, est présenté en application d'IFRS 5 dans la ligne « Résultat des activités non poursuivies » (note 3). Par ailleurs, le Groupe a procédé à des réévaluations de la valeur de certains actifs avec notamment une dépréciation du *goodwill* affecté à l'UGT « *sightseeing* » (bus touristiques à Paris et Bruxelles) de RATP Dev pour -43,2 millions € (note 10).

Enfin, les fluctuations des droits de douane et les nouvelles politiques commerciales mises en place dans certaines zones économiques où le Groupe est présent affectent peu l'activité de ce dernier, dans la mesure où aucune activité significative transfrontalière de biens ou de services n'est opérée.

Effets du changement climatique sur les activités du Groupe

Le marché des transports en commun est largement impacté par les effets du changement climatique, à travers à la fois les investissements importants à mettre en œuvre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et se conformer aux nouvelles 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 significatifs sont initiés en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité en vue de décarboner progressivement les activités de bus (remplacement progressif des flottes de bus alimentées au diesel par des technologies plus respectueuses de l'environnement : électricité, biogaz, etc.), mais également les activités ferrées avec le renouvellement des matériels roulants, au profit de nouvelles générations moins consommatrices d'énergie. Au-delà des matériels roulants, le Groupe RATP travaille de manière plus générale à améliorer l'efficience énergétique et à réduire les émissions de CO_2 associées à ses activités (infrastructures, équipements, véhicules de service, bâtiments). Ces différents programmes entraînent des investissements importants. 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.

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 2025 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 1er janvier 2025

Le Groupe a mené une analyse des nouveaux textes (normes et amendements) d'application obligatoire pour l'exercice ouvert à compter du 1er janvier 2025 et en particulier l'amendement à la norme IAS 21 « Effets des variations des cours des devises étrangères », publié par l'IASB en août 2023. Cet amendement précise le traitement comptable des situations où une devise n'est pas librement convertible. Dans ce cas, le Groupe devrait estimer un taux de change spot et fournir des informations supplémentaires sur les méthodes et hypothèses utilisées.

L'application de cet amendement aux pays étrangers dans lequel le Groupe est présent ne démontre pas de telles situations. En effet, les devises concernées demeurant *in fine* convertibles, même en cas de contrôle des changes ou de pénuries temporaires de devises.

L'analyse réalisée a permis de statuer sur l'absence d'impact matériel au titre de ce nouveau texte.

1.2.2 Référentiel normatif applicable

Le Groupe suit également les évolutions des normes IFRS dont l'application est prévue pour les exercices ultérieurs, notamment :
- les amendements à IFRS 7 et IFRS 9 concernant les contrats d'électricité produite à partir de sources naturelles, applicables à compter du 1er janvier 2026 ;
- la nouvelle norme IFRS 18 sur la présentation des états financiers, applicable à compter du 1er janvier 2027.

Le Groupe évalue actuellement l'impact potentiel de ces futures évolutions sur ses états financiers.

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 IFRS 16 (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 IFRS 16, 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 (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. Île-de-France Mobilités entrera en pleine possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation de services de la RATP, lorsqu'il effectuera le rachat des biens à leur valeur nette comptable, nette de toute subvention, telle qu'elle figure dans les comptes annuels de l'Epic. Ces biens sont comptabilisés en actifs financiers en application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de services » (note 16) ;
- les autres biens nécessaires à l'exploitation (biens de reprise), autres que ceux mentionnés aux deux paragraphes précédents, appartiennent en pleine propriété à la RATP ; à l'expiration des droits d'exploitation des lignes, Île-de-France Mobilités dispose néanmoins d'un droit de reprise de ces biens. Ces biens sont comptabilisés en actifs financiers et en actifs incorporels en application de l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de services » (note 16). Île-de-France Mobilités a formalisé par une délibération du 7 décembre 2022 son intention de reprendre 26 centres bus ;
- les immeubles et autres biens qui ne sont pas affectés à l'exploitation et qui sont utilisés par la RATP pour des activités administratives, sociales ou de formation, appartiennent en pleine propriété à la RATP.

Les biens inscrits à l'actif de l'Epic RATP sont comptabilisés selon les modalités suivantes :

	Gestionnaire d'infrastructures du réseau historique (GI)	Opérateur de transport (OT)			Sûreté	Siège
Type de biens	**Biens propres**	**Biens de retour**	**Biens de reprise**	**Biens propres**	**Biens propres**	**Biens propres**
Nature des biens	Biens relatifs à l'infrastructure.	Matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant.	Biens nécessaires à l'exploitation: – les centres bus, – certains équipements…	Biens affectés aux activités administratives, sociales ou de formation.	Biens affectés aux activités de 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	Le décret d'application 2020-1752 du 28 décembre 2020 fixe les modalités de détermination de la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de ces biens. Voir § 5.1	L'article 14 du décret n° 2011-320 fixe les modalités de détermination de la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de ces biens. Voir § 5.1	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2025-2029. Voir § 5.1	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2025-2029. Voir § 5.1	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2025-2029. Voir § 5.1	Non applicable.
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable.	L'article 14 du décret n° 2011-320 prévoit le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention.	L'accord entre la RATP et Île-de-France Mobilités prévoit soit une reprise des biens à une valeur nulle pour les biens transférés à la RATP, soit une reprise à la valeur nette comptable nette de subventions pour les autres biens.	Non applicable.	Non applicable.	Non applicable.
Biens éligibles à IFRIC 12 « Contrats de concessions de services »	Non	Oui[1]	Oui[1]	Non	Non	Non

1. Les biens éligibles à IFRIC 12 sont comptabilisés en actifs financiers en concession et/ou en immobilisations incorporelles (note 16).

2. Périmètre de consolidation

2.1 Principes comptables liés au périmètre de consolidation

2.1.1 Principes de consolidation

2.1.1.1 Détermination du périmètre et méthodes de consolidation

Les comptes consolidés comprennent ceux de l'Epic RATP ainsi que ceux de ses filiales, coentreprises, activités conjointes et entreprises associées.

Le Groupe comprend les filiales contrôlées. Ce contrôle est établi conformément à IFRS 10 lorsque le Groupe dispose d'un pouvoir de diriger les activités clés qui l'exposent ou lui donnent droit à des rendements variables et lorsqu'il a la possibilité d'influer sur ces rendements. Les sociétés entrent dans le périmètre de consolidation à la date à laquelle leur contrôle est transféré au Groupe, et en sortent à la date à laquelle le Groupe cesse d'exercer un contrôle sur elles. Lorsque le Groupe perd le contrôle d'une filiale, il comptabilise la sortie des actifs et des passifs ainsi que, le cas échéant, des intérêts minoritaires et des autres composantes recyclables des capitaux propres. Le gain ou la perte qui en résulte est constaté au compte de résultat. La quote-part de participation éventuellement conservée est évaluée à la juste valeur au moment de la perte de contrôle. Les variations de pourcentage d'intérêt dans une filiale n'aboutissant pas à une perte de contrôle sont comptabilisées en capitaux propres. Les transactions entre entités consolidées sont éliminées.

Les entités sous contrôle conjoint entre le Groupe et les autres actionnaires et qualifiées de 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 préfectures et les collectivités locales. L'attribution des logements aux agents RATP fait l'objet d'un examen en commission d'attribution au même titre et selon les mêmes modalités que pour les candidats externes.

Les titres de participation RATP Habitat sont classés au bilan en « Titres non consolidés ». Compte tenu de la réglementation qui serait applicable en cas de cession des titres, le coût d'acquisition reflète la juste valeur de la participation. Les principaux éléments financiers de la SA HLM RATP Habitat sont présentés dans la note 20.

2.1.1.2 Regroupements d'entreprises

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode de l'acquisition. En application de cette méthode, les actifs identifiables acquis et les passifs repris de l'entreprise acquise doivent être comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition correspondant à la date de prise de contrôle.

Le *goodwill* résultant du regroupement d'entreprises est évalué comme étant l'excédent du montant total de la contrepartie transférée, du montant de toute participation ne donnant pas le contrôle et le cas échéant de la juste valeur de la participation antérieurement détenue par rapport au solde net des justes valeurs des actifs identifiables acquis et des passifs repris à la date d'acquisition.

Ce *goodwill* est évalué dans la devise fonctionnelle de l'entité acquise et est inscrit à l'actif du bilan consolidé. Le Groupe a la possibilité d'opter, transaction par transaction, à la date d'acquisition,

pour une évaluation des participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) soit à la juste valeur (« *goodwill* complet ») soit à la quote-part dans la juste valeur de l'actif net identifiable de l'entreprise acquise.

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

Les principales variations du périmètre de consolidation enregistrées pendant l'exercice 2025 sont :

- la cession de l'activité de bus à Londres de RATP Dev (hors activité *sightseeing* UK) au 28 février 2025 ;
- la cession de l'activité *sightseeing* UK de RATP Dev au 10 décembre 2025.

Les principales entrées au périmètre de consolidation correspondent à de nouvelles filiales créées qui vont héberger une activité gagnée via un appel d'offres ou visant à développer une activité spécifique au sein du Groupe.

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la note 40.

3. Activités non poursuivies (IFRS 5)

Depuis 2022 le Groupe avait engagé un processus de désengagement de son activité de bus londoniens, hors activité *sightseeing* UK dans un premier temps. Ce processus avait conduit la filiale RATP Dev UK à initier la mise en œuvre d'un plan de retournement, dont le déroulement s'est avéré satisfaisant. Suite à une consultation auprès de repreneurs potentiels, l'opération s'est conclue par la signature d'un accord de cession avec le groupe anglais FirstGroup, ayant abouti à une cession complète et effective au 28 février 2025.

Par ailleurs, au cours de l'exercice 2025, le Groupe a également opéré une cession complète des activités anglaises de *sightseeing* de RATP Dev qu'il opérait dans les villes de Londres et Bath. L'opération s'est également conclue par la signature d'un accord de cession avec le groupe anglais FirstGroup, ayant abouti à une cession complète et effective au 10 décembre 2025.

Par conséquent, et en application de la norme IFRS 5 dans les comptes consolidés au 31 décembre 2025 :

- aucun actif ou passif lié à des activités non poursuivies ne subsiste au bilan, les activités Bus à Londres et *sightseeing* à Londres et Bath ayant été cédées à la date de la clôture de l'exercice 2025 ;
- le résultat net correspondant aux deux mois d'activité de l'activité bus à Londres (janvier et février 2025) et à la comptabilisation de l'opération de déconsolidation (y compris coûts marginaux liés à l'opération) est présenté dans la ligne « Résultat des activités non poursuivies » ;
- le résultat net correspondant à plus de 11 mois d'activité du *sightseeing* à Londres et Bath (du 1er janvier au 10 décembre 2025) et à la comptabilisation de l'opération de déconsolidation (y compris coûts marginaux liés à l'opération) est présenté dans cette ligne « Résultat des activités non poursuivies » ;
- le résultat global total relatif à ces activités non poursuivies est précisé sur une ligne dédiée ;
- les mouvements de provision en 2025 correspondent à la reprise de provision sur plan de pension en Angleterre ;
- le tableau des flux de trésorerie de l'exercice 2025 présente dans une ligne distincte la « Variation de trésorerie des activités non poursuivies », pour l'ensemble de l'exercice 2025, y compris prix de cession de l'activité. Les flux de trésorerie des activités non poursuivies (flux opérationnels, d'investissement et de financement) sont détaillés dans la présente note pour les exercices 2025 et 2024 ;
- les transactions intercompagnies restent éliminées jusqu'à la date de cession effective.

Le résultat net des activités non poursuivies ainsi reclassées s'élève à 22,9 millions d'euros en 2025. 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	31/12/2025	31/12/2024
Produits et charges des activités non poursuivies	(7,1)	(34,1)
Charge d'impôt associée	0,1	9,2
Mouvements de provisions liées aux cessions	19,9	32,0
Résultat de cession des activités non poursuivies	10,0	0
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS NON POURSUIVIES	**22,9**	**7,1**
Dont attribuable au Groupe	22,9	7,1
Dont attribuable aux intérêts minoritaires	0	0

Flux de trésorerie des activités non poursuivies (IFRS 5)

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(5,3)	(13,2)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	53,2	(4,2)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	10,0	(41)
Autres flux sans incidence sur la trésorerie	0,6	(16)
VARIATION NETTE DE TRÉSORERIE	**58,4**	**(74,7)**

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

Depuis la signature du nouveau cadre contractuel 2025-2029 entre l'Epic RATP et Île-de-France Mobilités, les principes de détermination des rémunérations de l'Epic RATP ont évolué mais demeurent proches dans leurs structurations par rapport au précédent cadre contractuel.

Produits du transport

Les produits issus de l'activité de transport à l'Epic comprennent principalement :

a) Rémunérations liées à l'exploitation et aux coûts spécifiques (R1)

La rémunération d'exploitation « R1 » couvre les charges d'exploitation des activités relevant des obligations de service public de la RATP. Cette rémunération se décompose en plusieurs composantes.

- **une rémunération forfaitaire « R11 »** couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructures, et intégrant un intéressement aux objectifs de recettes voyageurs encaissées par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités et aux validations effectuées par les usagers. Cette composante de rémunération est revalorisée chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices de prix publiés par l'INSEE ;
- **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 sur les stations radioélectriques (IFER). Spécifiquement pour le gestionnaire d'infrastructures (GI), les impôts et taxes calculés sur les salaires ont également été inclus dans la base de la rémunération R12 ;
- **une rémunération « S3 » :** couvrant à l'euro l'euro les loyers des contrats de leasing du Tramway. Ces derniers étant des biens de retour, cette rémunération est traitée selon l'interprétation IFRIC 12 relative aux biens en concession ;

Les « Autres rémunérations », couvrant de manière forfaitaire ou à l'euro l'euro des coûts spécifiques ponctuels (démantèlement des matériels roulants en fin de vie, dépenses consécutives à l'ouverture à la concurrence du réseau historique de bus).

b) Rémunérations des investissements (R2)

La rémunération « R2 » couvre les charges de capital (dotations aux amortissements et rémunération des capitaux engagés).

La part de la « R2 » est relative :

- (i) aux actifs immobilisés de l'opérateur de transport (OT) affectés à l'exploitation ;
- (ii) à la base d'actifs afférents aux activités régulées du gestionnaire d'infrastructures (GI).

La part de la « R2 » relative aux biens de retour et de reprise de l'OT, s'analyse, dans le cadre de l'interprétation IFRIC 12 (note 16) 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 « Autres produits des activités ordinaires » :

– la R2 de l'OT (hors Bus) est fixée forfaitairement sur la durée du contrat 2025-2029 avec néanmoins des mécanismes d'ajustement en fonction du montant réel du refinancement de certains actifs existants ;
– la R2 de l'OT Bus est ajustée pour tenir compte de la valeur effective des actifs transférés en cours d'année et du montant des dotations aux amortissements effectivement constatés.

La part de la « R2 » du GI est ajustée annuellement sur la base du montant effectif de la base d'actifs régulée du GI, qui tient compte des investissements réalisés.

c) Rémunérations des activités de sûreté (RSur)

L'activité sûreté au sein de l'Epic dispose de son propre contrat distinct des autres activités. Une rémunération « RSur » rémunère les heures produites sur la base d'un tarif validé par l'ART. Pour l'exercice 2025, le DRT a été approuvé par l'ART le 18 février 2026 (avis n° 2026-019). Les tarifs approuvés par l'autorité sont exécutoires et s'appliquent rétroactivement.

d) Des éléments incitatifs

Des incitations à la performance sous forme de bonus ou de malus associées à la qualité de l'offre de service sont mises en place.

e) Autres éléments

Par ailleurs, il est à noter que 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.

f) Recettes des voyageurs

Les « recettes voyageurs » sont encaissées par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités. Conformément à la norme IFRS 15 « 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 de la RATP et n'ont pas d'impact sur le compte de résultat.

Produits des activités annexes

Ils comprennent principalement :
– les revenus de la publicité commerciale et des baux commerciaux ;
– les remboursements divers (dont frais de formation).

Produits issus des activités « hors transport »

Les produits issus des activités « hors transport » comprennent principalement les prestations de services et de travaux à des tiers et la vente de produits. 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 du groupe RATP

Conformément à la norme IFRS 10, seules les filiales contrôlées par le Groupe de manière exclusive et consolidées en « intégration globale » concourent au chiffre d'affaires consolidé du Groupe.

Produits du transport

La majorité des filiales du groupe RATP exercent une activité d'opérateur de transport en France ou à l'international en répondant à des appels d'offres et en apportant l'expertise de la RATP en matière de transport en commun.

Elles sont regroupées au travers de 2 sous-ensembles que sont :
– RATP Développement (« RATP Dev ») qui détient et piloter des filiales de transport exerçant leur activité dans les régions de France et à l'international ;
– et RATP Cap Île-de-France qui détient et pilote des filiales de transport exerçant leur activité en Île-de-France exclusivement.

Ce chiffre d'affaires « transport » est essentiellement constitué de produits du transport qui comprennent :
– des contributions tarifaires versées par les autorités organisatrices de transport pour opérer et maintenir les réseaux dont la gestion a été confiée aux filiales du Groupe ;
– le cas échéant des rémunérations visant à financer les investissements à réaliser sur les réseaux opérés, dans certains cas sous la forme de « contrats de concession » ;
– dans un certain nombre de cas très limités des recettes directes provenant des usagers.

Produits des activités annexes ou « hors transport »

D'autres filiales du groupe RATP exercent des activités de services diversifiés et apportent ainsi une contribution au chiffre d'affaires consolidé du Groupe :
– maintenance des équipements (véhicules, escaliers mécaniques…) ;
– immobilier tertiaire ou commercial (en stations) ;
– services digitaux (applications mobiles, informations aux voyageurs…) ;
– services de télécommunications (radio ou fibre optique).

5.3 Répartition du chiffre d'affaires entre France et international

	31/12/2025			31/12/2024		
En millions d'euros	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international
TOTAL GROUPE	**7934**	**6699**	**1234**	**7140**	**5961**	**1179**

5.4 Produits des activités ordinaires

En millions d'euros	2025.12	2024.12
Produits du transport	7627	6843
Recettes hors transport	307	297
CHIFFRE D'AFFAIRES	**7934**	**7140**
Opérations de ventes de biens mis en concession	723	1025
Revenus des actifs financiers en concession	80	86
Autres	87	103
AUTRES PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	**890**	**1214**
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	**8824**	**8354**

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

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Impôts, taxes et versements assimilés	(295)	(279)

Le poste comprend notamment, pour l'Epic RATP, les impôts et taxes sur rémunérations pour 137 millions d'euros et la contribution économique territoriale pour 59 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

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Rémunérations	(3034)	(2830)
Charges sociales	(1368)	(1258)
Autres avantages à long terme	9	10
Avantages postérieurs à l'emploi	(47)	(39)
Intéressement des salariés et primes assimilées	(67)	(68)
Autres charges de personnel	(23)	(1)
TOTAL CHARGES DE PERSONNEL	**(4529)**	**(4187)**

7.2 Effectifs du Groupe

	31/12/2025	31/12/2024
RATP Epic	43982	44600
RATP Dev	23501	23118
Autres filiales*	2848	2299
EFFECTIF MOYEN DES SOCIÉTÉS CONTRÔLÉES	**70 331**	**70016**

*En 2025 incluant 2006 personnes pour RATP CAP IDF

Les effectifs moyens de l'exercice 2025 s'élèvent à 70 331 contre 70016 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 177 en 2025.

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 charge de la période à laquelle ils sont liés.

8. Résultat financier

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
COÛT DE L'ENDETTEMENT		
Charges d'intérêts sur emprunts	(197)	(225)
Charges produits d'interco (pour RATP Dev)	(0)	0
Résultat change lié aux opérations de financement	0	0
Impact des intérêts sur les couvertures	13	7
Effet *mark to market* sur les dérivés hors couverture	1	(1)
Autres impacts sur l'endettement brut	(0)	0
TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT BRUT	**(183)**	**(219)**
Produits financiers de l'endettement	21	29
TOTAL COÛT DE L'ENDETTEMENT NET	**(162)**	**(190)**
AUTRES CHARGES ET PRODUITS FINANCIERS		
Revenus des participations	1	2
Résultat *leasehold*	0	0
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	(2)	(2)
Désactualisation avantages au personnel	(27)	(24)
Écarts actuariels des avantages aux personnels long terme	(12)	(11)
Intérêts financiers sur les loyers	(10)	(8)
Autres charges ou produits financiers	27	56
TOTAL AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS	**(22)**	**14**
RÉSULTAT FINANCIER	**(185)**	**(176)**

La gestion du risque financier est détaillée en note 31.

9. Impôts sur le résultat

9.1 Charge d'impôts sur le résultat

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Charge / Produit d'impôts courants	(11)	(12)
Charge / Produit d'impôts différés	22	(13)
TOTAL IMPÔTS	**11**	**(25)**

9.2 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 française

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.

Imposition minimum mondiale (BEPS 2 et impacts du « pilier 2 »)

Depuis 2024 le Groupe applique les dispositions de la réglementation pilier 2 (projet BEPS 2) et les impacts potentiels de l'évolution du cadre réglementaire fiscal relative à l'impôt minimum mondial de 15 % pour les groupes dont le chiffre d'affaires consolidé dépasse 750 millions d'euros. Le Groupe dépasse ce seuil et est potentiellement concerné. Au-delà de la France, le groupe RATP est situé dans de nombreuses juridictions internationales avec des activités plus ou moins matérielles : États-Unis, Canada, Royaume-Uni, Belgique, Suisse, Italie, Serbie, Maroc, Algérie, Égypte, Afrique du Sud, Arabie saoudite, Qatar, Dubaï, Chine (Hong Kong), Singapour, Philippines, Australie.

Sur la base de l'analyse des comptes consolidés au 31 décembre 2025 et du CBCR (Country by Country Reporting) associé, le Groupe a conclu à l'absence d'incidence matérielle dans ses comptes consolidés de chacune des juridictions indiquées précédemment. En conséquence, aucune charge d'impôts courant au titre d'une éventuelle *« top up tax »* due n'a été comptabilisée dans le cadre de cet arrêté. Par ailleurs, le Groupe applique toujours 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.

9.3 Impôts différés

Les impôts différés sont comptabilisés à concurrence des différences temporelles entre la base fiscale des actifs et passifs et leur valeur comptable dans les états financiers consolidés. Les impôts différés sont déterminés selon la méthode du report variable sur la base des taux d'impôt (et des réglementations fiscales) qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture et dont il est prévu qu'ils s'appliqueront lorsque l'actif d'impôt différé concerné sera réalisé ou le passif d'impôt différé réglé.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables ne sont reconnus que dans la mesure où la réalisation d'un bénéfice imposable futur, qui permettra d'imputer les différences temporelles, est probable.

Des impôts différés sont comptabilisés au titre des différences temporelles liées à des participations dans des filiales et des entreprises associées sauf si, au regard du calendrier de reversement de ces différences temporelles, il est probable que ce reversement n'interviendra pas dans un avenir proche.

Les impôts différés comptabilisés sont calculés selon le taux d'imposition propre à chaque pays. Pour la preuve d'impôt au niveau du Groupe, le taux d'impôt théorique retenu est de 25 %.

Les mouvements d'impôts différés nets sont les suivants :

En millions d'euros	Impôts différés actifs - Bruts	Impôts différés actifs - Non appréhendés	Impôts différés actifs	Impôts différés passifs	Impôts différés nets
AU 1er JANVIER 2025	**2 842**	**(2 347)**	**495**	**(3)**	**493**
Impôts comptabilisés au compte de résultat	(73)	94	21	2	23
Impôts comptabilisés directement en autres éléments du résultat global	(21)	10	(11)	10	(1)
Variation de périmètre	(18)	50	31	(38)	(7)
Impact des activités non poursuivies	45	(42)	4	4	8
Écarts de conversion	(5)	7	2	(2)	(0)
Autres	(30)	6	(24)	24	(0)
AU 31 DÉCEMBRE 2025	**2 740**	**(2 222)**	**518**	**(3)**	**514**

Les impôts différés se répartissent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Impôts différés actifs résultat	558	520
Impôts différés actifs réserves	(40)	(25)
TOTAL IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIFS	**518**	**495**
Impôts différés passifs résultats	9	7
Impôts différés passifs réserves	(5)	(4)
TOTAL IMPÔTS DIFFÉRÉS PASSIFS	**3**	**3**
IMPÔTS DIFFÉRÉS NETS	**514**	**493**
Dont:		
Différences temporelles comptables / fiscales	2 127	2 223
Écarts d'évaluation	(49)	(60)
Locations	1	1
Avantages au personnel	7	18
Instruments de couverture	(7)	(10)
Provisions réglementées	(114)	(105)
Reports déficitaires Net	27	19
Pertes de valeur sur impôts différés actifs	(1 411)	(1 501)
Impact des activités non poursuivies	0	(6)
Autres	(67)	(88)

Les différences temporelles résultent principalement des écarts entre :
- les valeurs comptables des immobilisations et leurs valeurs fiscales ;
- les durées d'amortissement fiscales et les durées d'amortissement comptables ;
- les différences de traitement fiscal et comptable des reprises des subventions

Ces différences temporelles sont génératrices d'impôts différés actifs (IDA) sur une période de plusieurs dizaines d'années pour l'Epic RATP.

Au 1er janvier 2016 et conformément à la norme IAS 12, le groupe RATP a, pour évaluer la créance d'impôt, apprécié la recouvrabilité de ces IDA sur un horizon de temps raisonnable en tenant compte des évolutions attendues du taux de l'impôt et des perspectives de résultats futurs. Une créance d'impôt différé actif d'un montant de 537 millions d'euros par la contrepartie des capitaux propres avait alors été comptabilisée pour l'Epic RATP.

Au 31 décembre 2025, cette créance est évaluée à 511,2 millions d'euros contre 488,2 millions d'euros à la fin de l'exercice précédent.

9.4 Preuve d'impôt

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Résultat net	223	209
(-) part des entités mises en équivalence	26	17
(-) Résultat net des activités non poursuivies	23	7
(-) impôts sur le résultat	11	(25)
TAUX D'IMPÔT APPLICABLE EN FRANCE	**25 %**	**25 %**
CHARGE D'IMPÔT THÉORIQUE	**(41)**	**(52)**
Différences de taux sur juridictions étrangères	1	0
Autres différences permanentes	18	11
Impact des différences de taux d'imposition	(1)	(0)
Effets d'intégration fiscale	(1)	(0)
Autres éléments d'impôt courant	(2)	(6)
Dépréciation IDA nette sur déficits et différences temporelles	37	23
CHARGE D'IMPÔT AU COMPTE DE RÉSULTAT	**11**	**(25)**
TAUX D'IMPÔT EFFECTIF	**7 %**	**12 %**

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	31/12/2024	Variation de périmètre	Pertes de valeurs	Effets de change	Autres	31/12/2025
UGT RATP Dev BU France/Suisse	89	0	0	0	0	89
UGT RATP Dev Sightseeing	88	0	(43)	(1)	0	43
UGT RATP Dev Autres pays	96	0	0	(6)	5	95
UGT RATP CAP Île-de-France	5	0	0	0	0	5
Autres UGT du Groupe	9	0	0	0	(5)	4
TOTAL	**286**	**0**	**(43)**	**(7)**	**0**	**236**

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	0	0	(0)	0	89
UGT RATP Dev Sightseeing	106	0	(20)	2	(0)	88
UGT RATP Dev Autres pays	91	0	0	5	(0)	96
UGT RATP CAP Île-de-France	5	0	0	0	0	5
Autres UGT du Groupe	9	0	0	0	0	9
TOTAL	**300**	**0**	**(20)**	**7**	**0**	**286**

Les tests de dépréciation réalisés ont mis en évidence une perte de valeur sur l'UGT *sightseeing* pour un montant global de 43,2 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 incorporelle

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.

Valeurs brutes *En millions d'euros*	**2024.12**	**Acquisitions**	**Mises au rebut, cessions**	**Reclassements**	**Variations de périmètre, écarts de conversion**	**Impact des activités non poursuivies**	**Impact actifs mis en concession**	**2025.12**
Droit au bail	2	-	(0)	-	-	-	-	2
Frais de recherche et développement	201	-	-	198	-	(26)	-	374
Concessions, brevets et droits similaires	1 244	(35)	(118)	197	(0)	57	-	1 345
Fonds commercial	0	-	(0)	-	(0)	-	(0)	0
Immobilisations incorporelles en concession	473	0	-	-	-	66	-	540
Autres immobilisations incorporelles	49	4	(2)	26	(20)	(1)	20	76
Immobilisations incorporelles en cours	369	228	-	(243)	(0)	(4)	-	349
TOTAL VALEURS BRUTES	**2 339**	**197**	**(120)**	**178**	**(21)**	**93**	**20**	**2 686**

Amortissements et dépréciations *En millions d'euros*	**2024.12**	**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**	**2025.12**
Droit au bail	(2)	(0)	0	-	-	-	-	(2)
Frais de recherche et développement	(23)	(18)	-	-	-	5	-	(36)
Concessions, brevets et droits similaires	(939)	(139)	90	0	0	(4)	-	(991)
Fonds commercial	(0)	(0)	0	-	0	-	0	(0)
Immobilisations incorporelles en concession	(62)	(0)	-	(4)	-	(30)	-	(97)
Autres immobilisations incorporelles	(31)	(6)	2	0	13	0	(13)	(35)
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	**(1 057)**	**(164)**	**93**	**(4)**	**14**	**(29)**	**(13)**	**(1 160)**
VALEURS NETTES	**1 283**	**33**	**(27)**	**174**	**(7)**	**63**	**7**	**1 526**

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 (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	30 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.

Valeurs brutes *En millions d'euros*	2024.12	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	2025.12
Terrains	599	-	(5)	1	(7)	5	7	600
Constructions	14 934	66	(209)	401	(70)	41	55	15 217
Installations techniques, matériels, outillage industriel	6 711	20	(181)	633	(33)	9	25	7 184
Matériels de transport	3 840	101	(596)	372	(226)	291	213	3 996
Autres immobilisations corporelles	459	28	(22)	61	(11)	1	7	525
Immobilisations corporelles en cours	3 353	1 601	-	(1 644)	(3)	113	3	3 423
Subventions d'investissement	(16 511)	(1 414)	16	71	0	-	0	(17 838)
TOTAL VALEURS BRUTES	**13 385**	**402**	**(998)**	**(104)**	**(349)**	**460**	**310**	**13 106**

Amortissements et dépréciations *En millions d'euros*	**2024.12**	**Dotations aux amortissements**	**Mises au rebut, cessions, reprise**	**Reclassements**	**Variation de périmètre, écarts de conversion**	**Impact des activités non poursuivies**	**Impact actifs mis en concession**	**2025.12**
Terrains	2	-	1	-	(0)	(1)	-	2
Constructions	(5457)	(419)	150	(2)	25	(10)	(19)	(5733)
Installations techniques, matériels, outillage industriel	(4011)	(399)	140	0	16	10	(10)	(4254)
Matériels de transport	(1494)	(529)	489	(0)	110	250	(101)	(1275)
Autres immobilisations corporelles	(295)	(49)	17	(2)	6	(4)	(3)	(329)
Subventions d'investissement	5351	-	659	(47)	(0)	-	(0)	5963
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS	**(5905)**	**(1396)**	**1455**	**(50)**	**157**	**245**	**(133)**	**(5626)**
VALEURS NETTES	**7481**	**(994)**	**457**	**(154)**	**(192)**	**705**	**177**	**7480**

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 à la modernisation ou aux prolongements de lignes :
- finalisation de travaux de prolongement et de modernisation de lignes de métro et de tramway ;
- programme de renouvellement du matériel ferroviaire, en particulier avec l'arrivée du métro de nouvelle génération « MF19 » et du nouveau RER « MI20 ».

Le montant des engagements pour l'acquisition d'immobilisations corporelles de l'Epic RATP est indiqué en note 36.1.

Au 31 décembre 2025, il n'y a pas d'immobilisations données en garantie ou en nantissement.

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 d'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 ne sont comptabilisés au titre de contrats de location de courte durée (12 mois ou moins) ; aucun actif « droit d'utilisation » ni aucune dette de loyers ne sont comptabilisés au titre de contrats de location relatifs à des actifs de faible valeur (seuil de 5000 USD).

Détail des droits d'utilisation comptabilisés en immobilisations

Droits d'utilisation *En millions d'euros*	31/12/2024	Nouveaux contrats 2025	Dotations	Variation de périmètre, écarts de conversion	Reclassements et effets des actifs mis en concession	Impact des activités non poursuivies	31/12/2025
Terrains	3	-	-	-	(1)	-	3
Constructions	187	56	(40)	(18)	(12)	17	189
Installations techniques, matériels, outillage industriel	0	0	0	0	0	-	0
Matériels de transport	38	30	(22)	(103)	(10)	106	39
Autres immobilisations corporelles	2	6	(6)	(4)	3	4	5
TOTAL VALEURS NETTES	**230**	**92**	**(68)**	**(124)**	**(20)**	**127**	**236**

Droits d'utilisation *En millions d'euros*	31/12/2023	Nouveaux contrats 2024	Dotations	Variation de périmètre, écarts de conversion	Reclassements et effets des actifs mis en concession	Impact des activités non poursuivies	31/12/2024
Terrains	3						3
Constructions	170	50	(37)	4	1	()	187
Installations techniques, matériels, outillage industriel	1		()	(1)			
Matériels de transport	29	52	(37)	(28)	5	15	38
Autres immobilisations corporelles	1	4	(6)	1		1	2
TOTAL VALEURS NETTES	**204**	**107**	**(80)**	**(23)**	**7**	**16**	**230**

Échéancier de la dette de loyers

2025 (en millions d'euros)	Total	2026	2027	2027	2027	2027	> 5 ans
Passifs financiers - opérations de location - non courant	**207**	-	42	38	31	27	69
Passifs financiers - opérations de location - courant	**44**	44	-	-	-	-	-
PASSIFS FINANCIERS - OPÉRATIONS DE LOCATION	**251**	**44**	**42**	**38**	**31**	**27**	**69**

2024 (en millions d'euros)	Total	2025	2026	2027	2028	2029	> 5 ans
Passifs financiers - opérations de location - non courant	**196**	-	36	33	29	24	74
Passifs financiers - 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 49,3 millions d'euros. Ils concernent pour l'essentiel des biens dont la durée résiduelle de location n'excédait pas 12 mois au 1er janvier 2025.

Impact de trésorerie

L'impact net de trésorerie des loyers retraités selon IFRS 16 sur l'exercice est de 86,5 millions d'euros versés, dont 9,6 millions d'euros d'intérêts et 86,5 millions d'euros de remboursement de dette.

15. Opérations de *lease* particulières

15.1 Opérations de *leasehold*

De 1997 à 2002, la RATP a réalisé des opérations de *leasehold*. Dans ce cadre, la RATP a concédé à des investisseurs étrangers américains la propriété économique des biens par le biais d'un droit de jouissance des matériels, ce qui leur permet de les amortir et d'en retirer un gain financier grâce à un mécanisme de différé d'imposition. Ce gain financier est partagé entre l'investisseur et la RATP.

Une opération de *leasehold* est composée d'une location principale consentie par la RATP et d'une sous-location destinée à lui faire conserver néanmoins la jouissance du bien. Économiquement et comptablement, il n'y a pas de cession, la RATP conservant les principaux risques et avantages inhérents à la propriété des équipements. La RATP dispose d'une option appelée *« early buy out »* (EBO) en sa faveur, au terme d'une période plus courte que la durée totale de l'opération, lui permettant d'interrompre le montage en rachetant la part restante du contrat de location. Le montage intègre des dépôts mis en place pour garantir le paiement de cette option.

Les différents contrats qui composent chaque opération sont analysés comme constituant une opération unique, et sont comptabilisés comme tels. Les actifs (dont les dépôts) et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde, qui correspond au profit global de chaque opération, la *net present value* (NPV). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat.

Au 31 décembre 2025, il reste deux 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 26 M€ au 31 décembre 2025 ;
- soit directement auprès du Trésor américain par la détention de bons du Trésor américain. Le solde de ces dépôts est de 33 M€ au 31 décembre 2025.

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 (note 21).

16. Contrats de concession

Les contrats de concession de services entrent dans le champ d'application d'IFRIC 12 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 (« mMdèle de l'actif incorporel ») représentatif d'un droit à facturer les usagers.

Modèle de l'actif financier

Dans le cadre des concessions de services, un actif financier est comptabilisé lorsque l'opérateur dispose contractuellement d'un droit inconditionnel lui garantissant le paiement par le concédant de montants définis ou déterminés dans le contrat. La rémunération de l'actif est inscrite en « Autres produits des activités ordinaires ».

Les actifs financiers résultant de l'application d'IFRIC 12 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.

16.1 Application au sein de l'Epic RATP

Le cadre contractuel entre la RATP et Île-de-France Mobilités 2025-2029 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 (2025-2029) 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 (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 IFRIC 12, comme d'une part le recouvrement de l'actif financier et, d'autre part, la rémunération de la créance. Le recouvrement vient diminuer l'actif et la rémunération est un produit, enregistré dans les « autres produits des activités ordinaires ».

Par ailleurs, les versements de subventions d'investissements perçues du concédant Île-de-France Mobilités constituent également une modalité de recouvrement des actifs financiers en concession de l'Epic RATP, les créances de subventions figurant notamment dans les actifs financiers en concession.

16.2 Application aux filiales

Modèle appliqué aux biens de reprise du contrat de concession des bus de la Région Toscane

Au niveau des filiales, le contrat de concession le plus significatif est celui relatif à l'exploitation des bus interurbains de la Région Toscane. Ce dernier est qualifié de « modèle mixte ».

Dans le cadre de ce contrat, le renouvellement du matériel roulant (qui constitue des biens de reprise) peut être réalisé par le concessionnaire par l'achat en propre ou par la location du matériel roulant. Ces biens de reprise, de même que tout contrat de location relatif à un bien de reprise, sont légalement transférables, en date

de fin de contrat de concession, à la région Toscane ou à tout autre opérateur potentiel successeur le cas échéant.

La région Toscane finance en partie l'acquisition des biens via une subvention correspondant à un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie. Ce droit donne lieu à la comptabilisation d'une créance financière.

Le coût résiduel de l'acquisition des biens en concession n'est pas pris en charge par l'autorité organisatrice et est rémunéré d'une part au travers un doit 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 « principale » dans la prestation d'achat/revente consistant à choisir les biens acquis, ces acquisitions sont traitées sur la période comme des opérations d'achat, comptabilisées en achats consommés, et concomitamment des ventes au concédant, comptabilisées en « Autres produits des activités ordinaires ».

16.3 Valeur des actifs financiers en concession

La valeur comptable des actifs financiers en concession au 31 décembre 2025 est la suivante :

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Montant net	2 301	3 120
ACTIFS FINANCIERS EN CONCESSION - NON COURANTS	**2 301**	**3 120**
Montant net	570	566
ACTIFS FINANCIERS EN CONCESSION - COURANTS	**570**	**566**

16.4 Dettes financières sur contrats de concession

En application d'IFRIC 12, les dettes de loyers contractées sur la location de biens de retour ou de reprise dans le cadre de contrats de concession de services constituent des dettes financières sur contrat de concession et non des dettes de loyers (comme c'est le cas pour des biens propres). Ces montants concernent principalement le contrat Île-de-France Mobilités de l'Epic RATP et le contrat d'exploitation des bus interurbains de la Région Toscane.

Par ailleurs, les avances de subventions sur biens de retour et de reprise constituées dans le cadre de contrats de concession de services constituent également des dettes financières sur contrats de concession. Ce cas de figure se présente principalement sur l'Epic RATP.

Au 31 décembre 2025, les dettes financières sur contrats de concession représentent 528 millions d'euros, dont 394 millions d'euros pour la part non courante et 134 millions d'euros pour la part courante.

17. Tests de dépréciation d'actifs

Les actifs à tester sont regroupés en unités génératrices de trésorerie (UGT). Une UGT est le plus petit groupe identifiable d'actifs comprenant l'actif à évaluer dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.

Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP correspondent aux activités de :
- gestionnaire d'infrastructures (GI),
- opérateur de transport (OT),
- opérateur de sûreté (SUR).

Les autres UGT sont définies au niveau des filiales en fonction :
- d'un pays ou d'une zone géographique :
  - UGT RATP Cap Île-de-France ;
  - Business unit France / Suisse de RATP Dev ;
  - Business unit Internationale de RATP Dev ;

– d'une activité spécifique :
  - Business unit « *sightseeing* » de RATP Dev (activités de bus touristiques) ;
  - Regroupement des différentes Business unit de « RATP Smart Systems » (activités digitales).

Un test de dépréciation est effectué :
– chaque année pour toutes les UGT comprenant des *goodwill*s 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 d'opérateur 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'infrastructures, l'opérateur de transport et la sûreté est réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

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

Ces activités ayant été créées par la RATP, les UGT ne comprennent pas de *goodwill,* ni d'actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

La valeur recouvrable des actifs incorporels et financiers, 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.

Les données retenues pour les tests de dépréciation pour la clôture 2025 sont les suivantes :
– pour les années 2025 à 2029 : les prévisions reposent sur la nouvelle maquette contractuelle 2025-2029 attachée au contrat signé entre l'Epic RATP et Île-de-France Mobilités, tant pour l'OT (opérateur de transport) que pour le GI (gestionnaire d'infrastructure). Ce contrat a été formellement approuvé par les instances de gouvernance du Groupe et d'Île-de-France Mobilités en juillet 2025. Pour l'activité de sûreté (SUR), l'année 2026 a été extrapolée en repartant du budget 2026 validé. À partir de 2027, la profitabilité a été calculée sur la base d'un niveau d'activité prévisionnel et d'une hypothèse de marge associée. Pour les 3 activités, 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 ;
– à partir de 2030 : les hypothèses normatives retenues pour la période 2025-2029 ont été reconduites à l'infini (à l'exception des activités de l'opérateur de transport (OT) 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 %.

Unités génératrices de trésorerie	Epic « Gestionnaire d'infrastructures »	Epic « Opérateur de transport » - Biens propres	Epic « Sûreté »
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	5,6 %	6,0 %	6,0 %
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'infrastructures, opérateur de transport-biens propres et sûreté n'ont pas mis en évidence de perte de valeur. En conséquence, aucune dépréciation n'a été constatée dans les comptes consolidés de l'exercice.

Sensibilité des valeurs recouvrables

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

Unités génératrices de trésorerie	Epic « Gestionnaire d'infrastructures »	Epic « Opérateur de transport » Biens propres	Epic « Sûreté »
Variation du taux d'actualisation requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+0,35 point	+5,3 points	+2,5 points
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	-0,4 points	-7,8 points	-3,35 points
Variation des investissements normatifs requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+38 M€	+102,20 M€	+2 M€

17.2 Unités génératrices de trésorerie (UGT) des filiales

Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les UGT des filiales au 31 décembre 2025. 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 *goodwills* 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'information voyageurs, les systèmes de billettique innovants et le MaaS (*mobility as a service*).
Les valeurs recouvrables des principales UGT ont été déterminées sur la base des hypothèses suivantes :

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
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	6,20 %	Entre 6,8 % et 29,8 %	6,70 %	6,2 %	Entre 6,2 % et 7,2 %
Taux de croissance à l'infini	2,20 %	Entre 1,5 % et 10 %	2,20 %	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

Pour l'UGT « *sightseeing* » de RATP Dev, les tests de dépréciation réalisés ont mis en évidence une perte de valeur pour un montant global de -43,2 millions d'euros. Ce test a été réalisé dans un contexte post-cession de la partie « UK » de l'activité et de recentrage sur les villes restantes que sont Paris et Bruxelles.

Pour l'UGT « RATP Smart Systems », les projections de chiffre d'affaires et de résultats retenues dans le cadre du test intègrent une rémunération au titre de la distribution de titres de transport réalisée pour le compte de l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités. La décision rendue par l'autorité de régulation des transports (ART) le 18 février 2026 (2026-013) dans le cadre de la procédure en règlement de différend engagée par RATP Smart Systems, a confirmé le droit des services numériques multimodaux à être rémunérés pour la distribution des titres.

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	+13,3 points	+14,6 points	+0 point	+1 802 points	+2,6 points
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	-16,9 points	-68,5 points	-0 points	Non pertinent	-6,1 points

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 :

	31/12/2025				31/12/2024			
Sociétés du groupe *En millions d'euros*	% 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	19,5 %	68	3	(2)	20 %	60	2	
Autres entreprises associées		56	21	(2)		41	14	()
Coentreprises		4	2	()		6	1	
TOTAL		**128**	**26**	**(4)**		**107**	**17**	

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.

État de situation financière – Systra *En millions d'euros*	**31/12/2025**	**31/12/2024**
Actifs non courants	691	477
Actifs courants	819	794
Passifs non courants	532	304
Passifs courants	690	726
ACTIF NET (100 %)	**287**	**240**
Pourcentage de détention	19,5 %	20,0 %
PART DU GROUPE DANS L'ACTIF NET	**56**	**48**
Goodwill	12	12
VALEUR D'ÉQUIVALENCE	**68**	**60**

Compte de résultat – Systra *En millions d'euros*	**31/12/2025**	**31/12/2024**
Produits des activités ordinaires	1 281	1 251
Résultat net (100 %)	14	3
QUOTE-PART DU GROUPE DANS LE RÉSULTAT NET	**3**	**2**
Autres éléments du résultat global	(2)	0

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.

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.

	31/12/2025					
En millions d'euros	**Titres non consolidés 31/12/24**	**Augmentations**	**Diminutions**	**Écarts de change**	**Autres**	**Titres non consolidés 31/12/25**
Total valeur brute	328	18	()	-	(3)	342
Perte de valeur	(19)	()	-	-	3	(16)
TOTAL VALEUR NETTE	**309**	**17**	**()**	**-**	**()**	**326**

	31/12/2024					
En millions d'euros	**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**

Les titres non consolidés se répartissent comme suit :

En millions d'euros 2025	Valeur nette	% d'intérêt
RATP Habitat[2]	299	100 %
Fraîcheur de Paris	10	15 %
Electra	2	0,4 %
BlaBlaCar	3	0,2 %
Zen Ride	2	8 %
Irise	1	10 %
Autres titres non consolidés	10	
TOTAL GÉNÉRAL	**326**	

21. Autres actifs financiers

Les autres actifs financiers sont composés des actifs financiers qui n'entrent pas dans les catégories d'actifs financiers définies précédemment, essentiellement les créances rattachées à des participations, prêts, dépôts et cautionnements.

L'ensemble de ces actifs financiers est comptabilisé au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

La dépréciation est appréciée de manière individuelle en tenant compte du profil de risque de la contrepartie et des garanties obtenues. Lors de la comptabilisation initiale de ces actifs financiers, une dépréciation est le cas échéant reconnue, à hauteur des pertes de crédit attendues résultant d'évènements pouvant survenir dans les douze prochains mois. En cas de dégradation significative de la qualité de crédit de la contrepartie, la dépréciation initiale est complétée pour couvrir la totalité des pertes attendues sur la maturité résiduelle de la créance.

21.1 Autres actifs financiers non courants

En millions d'euros	31/12/2024	Augmentations	Diminutions	Impact des activités non poursuivies	Autres	31/12/2025
Dépôts liés au *lease*	21	-	(25)	-	3	0
Dépôts en juste valeur	78	-	(20)	-	(18)	40
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	10	-	(4)	-	(1)	5
Prêts et autres créances	27	14	(16)	-	(2)	23
Actifs de régime de pension	-	-		-	**7**	**7**
AUTRES ACTIFS FINANCIERS NON COURANTS BRUT	137	14	(65)	-	(12)	74
Provisions sur autres actifs financiers	0	0	0	-	0	0
AUTRES ACTIFS FINANCIERS NON COURANTS NETS	**137**	**14**	**(65)**	-	**(12)**	**74**

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.

2. 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 2024 de la SA HLM RATP Habitat sont:
   - Chiffre d'affaires: 64 millions d'euros
   - Total Bilan = 1062 millions d'euros, dont 491 millions d'euros d'endettement net.
   - Résultat: 1,6 million d'euros

À noter que les chiffres 2025 audités ne sont pas encore disponibles.

21.2 Autres actifs financiers courants

Le cash collatéral correspond à des sommes versées en garantie des emprunts liés aux terminaisons de *lease* figurant en dettes financières (note 28.1).

En millions d'euros	31/12/2024	Augmentations / Diminutions	Écarts de change	Reclassement	Autres	31/12/2025
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	3				(1)	2
Autres prêts, dépôts et cautionnements	37	(8)				28
Cash collatéral lié aux opérations de *lease*	64	(26)	1		(0)	39
Autres placements - courants	200	9			(1)	208
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS	**303**	**(25)**	**1**		**(2)**	**277**
Provisions sur autres actifs financiers	(12)		(1)	0	0	(13)
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS NETS	**291**	**(25)**	**(0)**	**0**	**(2)**	**265**

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

En millions d'euros	31/12/2025			31/12/2024		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières, fournitures et autres approvisionnements	335	(59)	276	301	(60)	242
En cours de production	59	(1)	58	24	(1)	24
Marchandises	1	-	1	1	-	1
Produits finis et intermédiaires	1	(0)	1	2	0	2
TOTAL	**397**	**(61)**	**337**	**329**	**(60)**	**268**

22.2 Variation des pertes de valeur sur les stocks

En millions d'euros	31/12/2024	Dotations	Reprises	31/12/2025
Dépréciations sur stocks autres	(60)	(11)	12	(59)
Dépréciations sur en-cours	(1)	(1)	0	(1)
Dépréciations sur stocks de marchandises	-	-	-	-
TOTAL	**(60)**	**(12)**	**12**	**(61)**

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.

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Créances clients	1 517	1 168
Dépréciation des créances clients	(9)	(14)
CRÉANCES CLIENTS	**1 508**	**1 155**
Paiements d'avances	31	17
Charges constatées d'avance	73	92
Créances sur l'État et autres collectivités	327	332
Subventions d'investissement à recevoir	355	351
Créances diverses	273	338
Créances d'impôt sur le résultat	10	8
Dépréciation des autres débiteurs	2	(11)
AUTRES DÉBITEURS	**1 071**	**1 128**
TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	**2 579**	**2 283**

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Dépréciation des créances clients en début d'exercice	(14)	(12)
Dotations de l'exercice	(4)	(3)
Reclassement	8	1
Reprises de l'exercice utilisées	0	0
DÉPRÉCIATION DES CRÉANCES CLIENTS EN FIN D'EXERCICE	**(9)**	**(14)**

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.

Le total de la trésorerie indiqué dans le tableau des flux de trésorerie s'analyse comme suit :

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Équivalents de trésorerie (valeurs mobilières de placement et autres équivalents de trésorerie)	2 138	1 536
Disponibilités	1 520	1 528
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'actif de l'état de situation financière consolidée	**3 658**	**3 064**
Concours bancaires courants	(1 189)	(1 060)
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans le tableau des flux de trésorerie consolidé	**2 469**	**2 004**

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 1er janvier 1949 – date de création de la RATP – des actifs mis à disposition de l'Epic RATP à cette date et qui subsistaient au bilan du 31 décembre 1976.

26. Avantages au personnel

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Indemnités de départ à la retraite	251	282
Allocation décès des retraités	24	26
Indemnités de décès des actifs	9	10
Cessation anticipée d'activité	1	1
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	345	305
Indemnités de fin de contrat TFR (Italie)	26	30
TOTAL AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI	**656**	**654**
Médaille du travail	16	15
Chômage	13	13
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	36	32
TOTAL AVANTAGES À LONG TERME	**66**	**60**
TOTAL	**722**	**713**

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 pour maladies professionnelles et accidents du travail des retraités, du personnel ayant quitté l'entreprise et de leurs ayants droit éventuels

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.

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 disparaitre au fur et à mesure des départs des salariés bénéficiaires, les entreprises de plus de 50 salariés étant maintenant tenues de verser la TFR à l'organisme public de prévoyance italien « INPS » (Istituto nazionale della previdenza sociale).

26.1.2 Évolution des avantages du personnel

Les variations des avantages postérieurs à l'emploi sont les suivantes :

31/12/2024 *En millions d'euros*	Indemnités fin de carrière	Indemnités décès des actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat TFR (Italie)	Retraite des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
PASSIF NET AU 1ER JANVIER 2024	**273**	**13**	**26**	**284**	**1**	**33**	**0**	**630**
Charge de l'exercice	25	1	1	31	0	1	0	59
Prestations payées	(21)	(5)	(1)	(14)	0	(3)	0	(43)
Reprises de provisions non utilisées*	(6)							(6)
Pertes et gains actuariels	4	0	0	4	0	(1)	4	12
Classement à l'actif (actifs de régime de pension)	6					0	(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 ont été transférés auprès des 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.

31/12/2025 *En millions d'euros*	Indemnités fin de carrière	Indemnités décès des actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat TFR (Italie)	Retraite des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
PASSIF NET AU 1er JANVIER 2025	**282**	**10**	**26**	**305**	**1**	**30**	**0**	**654**
Charges de l'exercice	25	1	1	41	0	1	1	69
Prestations payées	(20)	0	(1)	(10)	0	(3)	0	(35)
Reprises de provisions non utilisées*	(33)	0	0	0	0	0	0	(33)
Pertes et gains actuariels	(3)	(1)	(2)	(28)	1	(2)	1	(36)
Différence de change	(1)	0	0	0	0	0	0	(1)
Changements d'estimations comptables et corrections**	0	0	0	38	0	0	0	38
Autres	2	0	0	0	0	0	(1)	0
PASSIF NET AU 31 DÉCEMBRE 2025	**251**	**9**	**24**	**345**	**1**	**26**	**0**	**656**

* 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° 36, 40, 44, 41, 43, 46, 47, 48 et 49 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.

** Les rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités intègrent une correction de 38 M€ comptabilisée à l'ouverture de l'exercice 2025. Cette correction est sans impact significatif sur les résultats 2025 et antérieurs.

26.1.3 Charge comptabilisée

La charge comptabilisée au cours de l'exercice se décompose de la façon suivante :

Charge de l'exercice comptabilisée en 2025 *En millions d'euros*	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès des actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail /maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	(16)	(1)	-	(29)	-	(0)	(1)	(46)
Coûts d'intérêts nets	(9)	(0)	(1)	(12)	(0)	(1)	0	(23)
IMPACT RÉSULTAT	**(25)**	**-**	**(1)**	**(41)**	**(0)**	**(1)**	**(0)**	**(68)**

Charge de l'exercice comptabilisée en 2024 *En millions d'euros*	Indemnités fin de carrière	Indemnité décès des actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat TFR (Italie)	Retraite des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	(16)	(1)	-	(21)	-	(0)	(1)	(39)
Coûts d'intérêts nets	(9)	(0)	(1)	(11)	(0)	(1)	1	(21)
IMPACT RÉSULTAT	**(25)**	**(1)**	**(1)**	**(31)**	**(0)**	**(1)**	**(0)**	**(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 :

Montant comptabilisé en capitaux propres 2025 *En millions d'euros*	Indemnité fin de carrière	Indemnités décès des actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail /maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
SOLDE D'OUVERTURE	**48**	**7**	**2**	**28**	**(10)**	**-26**	**5**	**55**
Variation pertes et gains actuariels de l'exercice	6	1	2	28	(1)	-	(1)	37
Autres	(0)	(0)	-	(0)	-	-	(0)	(0)
SOLDE DE CLÔTURE	**54**	**9**	**4**	**56**	**(11)**	**-26**	**4**	**91**

Montant comptabilisé en capitaux propres 2024 *En millions d'euros*	Indemnités fin de carrière	Indemnités décès des actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée 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)	(0)	(0)	(4)	0	-	(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

31/12/2025 *En millions d'euros*	Indemnité fin de carrière	Indemnités décès des actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents du travail /maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
ENGAGEMENT AU 1ER JANVIER 2025	**282**	**10**	**26**	**305**	**1**	**30**	**0**	**654**
Coûts des services	16	1	0	29	0	0	1	46
Charges désactualisation	9	0	1	12	0	1	0	23
Prestations payées	(20)	0	(1)	(10)	0	(3)	0	(35)
Reprises de provisions non utilisées*	(33)	0	0	0	0	0	0	(33)
Fermeture des droits ou liquidation des droits	0	0	0	0	0	0	0	0
Pertes et gains actuariels	(3)	(1)	(2)	(28)	1	(2)	1	(36)
Effet de périmètre	0	0	0	0	0	0	0	0
Différence de change	(1)	0	0	0	0	0	0	(1)
Changements d'estimations comptables et corrections**	0	0	0	38	0	0	0	38
Autres	2	0	0	0	0	0	(1)	0
ENGAGEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2025	**251**	**9**	**24**	**345**	**1**	**26**	**0**	**656**
Actifs nets de couverture sur régime de pension des filiales étrangères	0	0	0	0	0	0	(7)	(7)
ENGAGEMENT NET DES ACTIFS DE RÉGIMES AU 31 DÉCEMBRE 2025	**251**	**9**	**24**	**345**	**1**	**26**	**(7)**	**649**

* 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.

** Les rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités intègrent une correction de 38 M€ comptabilisée à l'ouverture de l'exercice 2025. Cette correction est sans impact significatif sur les résultats 2025 et antérieurs.

Actifs des régimes de pensions des filiales étrangères *En millions d'euros*	**31/12/2025**	**31/12/2024**
ACTIF NET À L'OUVERTURE	**1,4**	**1,5**
Intérêts sur les actifs	4,7	4,7
Contribution de l'employeur	0,2	0,3
Prestations payées par les actifs de couverture	(4,0)	(4,6)
Pertes et gains actuariels	(1,3)	(11,5)
Différence de change	(4,6)	0,1
Autres	(1,0)	(0,7)
Impact des activités non poursuivies	89	12
ACTIF NET À LA CLÔTURE	**84,7**	**1,4**
Passifs liés	(78)	(1)
ACTIF NET À LA CLÔTURE DE LA PÉRIODE	**7,1**	**(0,0)**

En 2025 les lignes « impact des activités non poursuivies » et « passifs liés » correspondent principalement au plan de pension anglais classé en IFRS 5 en 2024, finalement conservé par le Groupe en 2025.

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 :

	31/12/2025		**31/12/2024**	
	Zone euro	**Royaume-Uni (IFRS 5)**	**Zone euro**	**Royaume-Uni (IFRS 5)**
Taux d'actualisation	3,75 %	5,60 %	3,25 %	5,55 %
Taux d'inflation	2,20 %	2,90 %	2,00 %	3,10 %
Profil de carrière inflation comprise	1,5 % à 2,20 %		2 % à 2,20 %	
Table de mortalité	TGH 05/TGF 05	105 % / 106 % S4PxA_Female 120 % / 120 % S4PxA_Male	TGH 05/TGF 05	104 % / 106 % S2PA_Female 125 % / 117 % S2PA_Male
Âge de départ moyen projeté	59,75	65	59,53	65
Taux de valorisation des pensions	NA	2,70 %	NA	2,90 %
Taux de turnover	entre 5,26 % et 0 %	NC	entre 5,26 % et 0 %	NC

Sur l'exercice 2025 et principalement pour le périmètre France, l'impact sur l'engagement total post-emploi de la baisse du taux d'actualisation de 25 points de base est évalué à 20 millions d'euros. L'impact sur l'engagement total post-emploi de la hausse du taux d'actualisation de 25 points de base est évalué à -19 millions d'euros.

De même, la duration de l'engagement total post-emploi s'élève à 12,62 ans.

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 pour maladies professionnelles et accidents du travail du personnel actif

L'Epic RATP assure lui-même le service des rentes accidents du travail et maladies professionnelles à ses agents. La part des rentes 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 ne concernait que les agents de l'Epic RATP et est fermé aux nouveaux entrants depuis 2010.

Chômage

Tout comme Pôle emploi, l'Epic RATP assure pour 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.

À noter que dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau bus « Paris et petite couronne » d'Île-de-France Mobilités, le personnel qui refuse son transfert au sein du nouvel opérateur de transport attributaire de la délégation de service public à laquelle il est affecté est licencié conformément à la loi. Ce dernier bénéficiera alors de l'assurance chômage de l'Epic RATP. Cependant, les surcoûts éventuels engendrés par ce dispositif demeurent compensés à l'euro l'euro par Île-de-France Mobilités. En conséquence, les coûts futurs engendrés par ces bénéficiaires ne sont pas provisionnés, le Groupe ne supportant pas la charge associée.

Maladie longue durée

Les salariés atteints d'une longue maladie bénéficient d'autorisations d'absence pour suivre les traitements médicaux nécessités par leur état de santé. Bien que leur contrat de travail soit suspendu, le maintien de tout ou partie du salaire est prévu dans certaines conditions.

En millions d'euros	Médailles du travail	Rentes accidents travail/maladie professionnelles des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Autres	Total avantages long terme
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 1ER JANVIER 2025	**15**	**32**	**0**	**13**	**0**	**0**	**60**
Coûts des services rendus	1	8	0	0	0	0	9
Prestations payées	(2)	(4)	0	(12)	(0)	0	(18)
Reprises non utilisées*	-	-	-	-	-	-	-
Charge désactualisation	1	1	0	0	0	0	2
Écart actuariel	1	(1)	0	12	0	0	12
Réévaluations nettes	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	1	0	(0)	0	0	1
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2025	**16**	**36**	**0**	**13**	**0**	**0**	**66**

* Les reprises de provisions non utilisées concernent les salariés des centres bus qui ont été transférés en 2025 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. Il n'y a eu de reprise en 2025.

En millions d'euros	Médailles du travail	Rentes accidents travail/maladie professionnelles des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Autres	Total avantages long terme
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 1ER JANVIER 2024	**19**	**27**		**13**	**0**		**60**
Coûts des services rendus	1	6					7
Prestations payées	(1)	(4)		(12)	0		(17)
Reprises non utilisées*	(4)						(4)
Charge désactualisation	1	1		0			2
Écart actuariel	(1)	1		11	0		11
Réévaluations nettes							
Autres	0	0		0			0
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 ont été transférés en 2025 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. Il n'y a eu de reprise en 2025.

26.2.2 Principales hypothèses actuarielles

	31/12/2025	31/12/2024
Taux d'actualisation	3,75 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,20 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	1,5 % à 2,20 %	2 % à
Table de mortalité	TGH 05/TGF 05	TGH 05/TGF 05
Âge de départ moyen projeté*	59,75	64
Taux de turnover	entre 5,26 % et 0 %	entre 5,26 % et 0 %

* Pour l'Epic RATP

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des avantages long terme de - ou + 1 million d'euros.

27. Autres provisions

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation actuelle du Groupe à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire pour l'entreprise par une sortie de ressources et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire, contractuel ou implicite. L'impact au compte de résultat de toutes les provisions (actif et passif) est le suivant :

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Dotations et reprises aux provisions	11	8

L'estimation du montant figurant en provision correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que le Groupe devra supporter pour éteindre cette obligation. Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de l'actualisation est significatif.

En millions d'euros	31/12/2024	Dotation	Provision utilisée	Provision non utilisée	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	Impact des activités non poursuivies	31/12/2025
PROVISIONS NON COURANTES	**236**	**59**	**(35)**	**(29)**	**(2)**	**-**	**229**
Démantèlement	45	-	-	(13)	1	-	32
Litiges	11	7	(2)	(1)	()	-	15
Accident de droit commun	54	33	(22)	(4)	(2)	-	59
Autres charges	82	12	(11)	(10)	0	-	73
Autres risques	44	6	()	()	()	-	49
PROVISIONS COURANTES	**126**	**51**	**(24)**	**(7)**	**(16)**	**15**	**145**
Litiges	15	8	(1)	()	()	0	22
Accident de droit commun	52	25	(13)	(6)	(14)	14	59
Autres charges	30	10	(9)	()	(1)	1	30
Autres risques	29	8	(2)	(1)	(1)	-	34
TOTAL DES PROVISIONS	**363**	**110**	**(59)**	**(36)**	**(18)**	**15**	**374**

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. Une audience devant la cour d'appel a été fixée au 16 mars 2026 mais aucun développement nouveau n'est intervenu pendant l'exercice 2025 sur cette procédure. Cette provision pour risque figure donc toujours au bilan au 31 décembre 2025, 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 de l'Epic RATP 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.

La prise en charge de ces coûts par l'autorité organisatrice a été contractualisée dans le cadre du nouveau cadre contractuel couvrant les années 2025-2029 entre Île-de-France Mobilités et la RATP. En conséquence, une reprise de provision de 13 millions d'euros a été comptabilisée, correspondant aux coûts associés encourus tout particulièrement par la réforme progressive à venir des matériels roulants de type métro MF67, MF73, MF77 et RER MI84 pendant cette période contractuelle. Ces réformes interviennent dans le cadre du programme de renouvellement du matériel ferroviaire avec l'arrivée des métros et RER de nouvelles générations MF19 et MI20.

Provisions pour litige

Les provisions pour litiges concernent des provisions pour litiges et contentieux à caractère commercial ou prud'homal 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.

Novation des emprunts obligataires « Verdibus Territoires » dans le cadre de l'ouverture à la concurrence

Au 1er janvier 2025, une opération de novation de financements de bus au profit d'Île-de-France Mobilités a été comptabilisée pour 38,8 M€. Ces emprunts avaient été contractés pour l'acquisition de bus électriques (plateforme de financement « Verdibus Territoires ») par ailleurs cofinancés par des subventions européennes. Initialement, cette novation devait se produire en même temps que le transfert des biens concernés dans le cadre du processus d'ouverture à la concurrence du réseau de bus parisien historique. La valeur résiduelle du financement devait venir diminuer la valeur des actifs repris et payés par Île-de-France Mobilités.

Avec l'échelonnement de la mise en service des différents lots attribués par Île-de-France Mobilités, une décorrélation a été introduite de fait entre la date de la novation maintenue au 1er janvier 2025 et la date de reprise des actifs qui sera échelonnée jusqu'en novembre 2026. La valeur résiduelle du financement à la date de novation devait cependant toujours venir diminuer la valeur globale des actifs repris et payés par Île-de-France Mobilités. Dans un premier temps cette opération a donc entraîné une transformation de la dette financière associée en dette d'exploitation vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités qui devenait, vis-à-vis des prêteurs, la porteuse légale de ces financements. En octobre 2025, avant le démarrage effectif des trois premières DSP « bus de petite couronne » (n° 9, n° 42 et n° 45) et les premières opérations de cessions des immobilisations associées, cette dette a été remboursée en totalité par l'Epic RATP à Île-de-France Mobilités. Les bus électriques seront cédés en parallèle à Île-de-France Mobilités à leur valeur nette comptable, dans le cadre des mises en service successives des différentes DSP.

Remboursements d'emprunts obligataires

Au cours du second semestre de l'exercice 2025, l'Epic RATP a procédé au remboursement de quatre emprunts obligataires, deux en US dollars au mois de juillet pour un montant total de 173 millions d'euros et deux en euros au mois d'octobre pour un montant total de 250 millions d'euros au mois d'octobre.

28.1 Détail des dettes financières courantes et non courantes

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Emprunts obligataires	4 309	4 795
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	65	75
Emprunts liés aux terminaisons de *lease*	0	21
Dépôts et cautionnements (reçus)	7	7
Emprunts auprès des établissements de crédit	270	327
Autres emprunts et dettes	1	1
TOTAL DETTES FINANCIÈRES - NON COURANTES	**4 652**	**5 226**
Emprunts obligataires	450	443
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	13	14
Emprunts plan épargne entreprise	186	194
Emprunts auprès des établissements de crédit	142	254
Dépôts et cautionnements (reçus)	-	-
Billets de trésorerie	2 173	1 913
Autres emprunts et dettes	28	33
Concours bancaires	1 189	1 060
Intérêts courus non échus	52	58
TOTAL DETTES FINANCIÈRES - COURANTES	**4 233**	**3 969**
TOTAL	**8 885**	**9 195**

28.2 Variations des passifs liés aux activités de financement

En millions d'euros	31/12/2024	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	31/12/2025
Dettes financières - non courantes	5 226	(49)	-	-	-	(9)	3	(518)	-	-	4 652
Dettes financières - courantes	3 969	(340)	(6)	-	130	(5)	(19)	518	(14)	()	4 233
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	**9 195**	**(398)**	**(6)**	**-**	**130**	**(15)**	**(16)**	**()**	**(14)**	**()**	**8 885**

28.3 Dettes financières par échéance

En millions d'euros	2026	2027	2028	2029	2030	> 5 ans
Emprunts obligataires EUR	450	500	-	500	-	3 116
Intérêts sur emprunts obligataires EUR	87	70	66	66	64	410
Emprunts obligataires libellés en devises	-	-	-	-	-	215
Intérêts sur emprunts obligataires libellés en devises	7	7	7	7	7	41
Emprunts auprès de la Région Île-de-France	13	11	10	9	8	30
Intérêts sur emprunts auprès de la Région Île-de-France	1	1	1	1	1	2
Emprunts plan épargne entreprise (PEE)	186	-	-	-	-	-
Intérêts sur emprunts PEE	2	-	-	-	-	-
Emprunts liés aux terminaisons de *lease*	-	-	-	-	-	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	142	52	52	52	52	63
Billets de trésorerie	2 173	-	-	-	-	-
Autres emprunts et dettes	29	-	-	-	-	-
Concours bancaires	1 189	-	-	-	-	-
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	**4 278**	**641**	**135**	**635**	**131**	**3 877**

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.

Emprunts obligataires *En millions d'euros*	31/12/2025	31/12/2024	Variation	Taux d'intérêt effectif
EUR 0.375 % 15 Jun 2024	-	-	-	0,49 %
EUR 1.38 % 16 Sep 2024	-	-	-	1,39 %
USD 0.612 % 22 Juil 2025	-	97	(97)	0,67 %
USD 0.571 % 29 Juil 2025	-	96	(96)	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	450	0	3,81 %
EUR 0.875 % 25 Mai 2027	500	499	0	0,92 %
EUR 0.35 % 20 Jun 2029	499	499	0	0,40 %
EUR 1.75 % 25 Mai 2031	499	50	449	1,78 %
EUR 4.11 % 01 Jul 2031	50	499	(449)	4,16 %
EUR 1.875 % 25 Mai 2032	499	498	0	0,99 %
EUR Verdibus mai 2032	-	14	(14)	0,55 %
EUR Verdibus Dec 2032	-	20	(20)	2,32 %
EUR 3,25 % Avril 2033	496	496	0	3,25 %
EUR 3,25 % Mai 2034	497	496	1	3,25 %
EUR Verdibus juin 2034	-	3	(3)	2,94 %

Emprunts obligataires *En millions d'euros*	31/12/2025	31/12/2024	Variation	Taux d'intérêt effectif
EUR 0.4 %0 19 Dec 2036	36	40	(4)	0,43 %
CHF 1,5125 % 6 Mars 2036	215	212	2	1,52 %
EUR 0,64 % 13 Août 2041	100	100	0	0,66 %
EUR 1.90 % 26 Jun 2048	100	100	0	1,91 %
EUR 1.905 % 06 Jui 2048	50	50	0	1,92 %
EUR 1.82 % 18 Jui 2048	50	50	0	1,83 %
EUR 0.938 % 25 Mai 2050	329	329	-	0,95 %
EUR 1.07 % 28 Avr 2050	150	150	-	1,08 %
EUR 0,953 % 24 Mai 2052	50	50	0	0,97 %
EUR 0.875 % 18 Août 2080	191	191	0	1,00 %
TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES	**4759**	**5238**	**(479)**	

28.5 Calcul de l'endettement net

Le Groupe définit communément sa dette comme le total des en-cours 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 relatifs aux *lease*) 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 (note 14 relative à IFRS 16) et les dettes financières sur contrat de concession (note 16 relative à IFRIC 12) en sont également exclues.

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Dettes financières	8885	9195
Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie	(17)	(32)
Instruments dérivés à la juste valeur sur option	0	(10)
Intérêts courus non échus	(53)	(59)
Avance prêts CIL	-	(3)
Dépôts et cautionnements*	(0)	(21)
Autres actifs financiers liés aux opérations de *lease*	(25)	(45)
Placements à court terme	(205)	(200)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(3658)	(3064)
Autres**	(28)	(79)
ENDETTEMENT NET GROUPE	**4898**	**5681**

* 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	31/12/2025	31/12/2024
Dettes fournisseurs	1 477	1 325
Dettes sur immobilisations	424	615
Dettes fiscales et sociales	1 105	978
Dettes diverses d'exploitation	97	84
Subvention d'investissement	45	36
Produits constatés d'avance	292	94
Autres dettes diverses	166	143
Dettes d'impôt sur le résultat	9	9
TOTAL	**3 615**	**3 284**

L'intégralité des dettes fournisseurs ont une échéance à moins d'un an.

30. Incidence de la variation du BFR

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Stocks	(69)	(12)
Avances et acomptes versés sur commande	(14)	(7)
Créances clients et comptes rattachés	(396)	(230)
Créances envers l'État et les autres collectivités publiques (dont créances vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités)	(27)	(216)
Autres créances	90	48
Charges constatées d'avance	15	(31)
Avances et acomptes reçus sur commande	16	70
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	143	205
Dettes fiscales et sociales (dont dettes vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités)	135	242
Autres dettes	30	(21)
Produits constatés d'avance	177	(22)
TOTAL INCIDENCE DE LA VARIATION DU BFR	**99**	**26**

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 couverts 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 2025, ce programme affichait un en-cours moyen de 2,3 milliards d'euros, permettant au Groupe de se constituer une réserve de liquidités moyenne de 1,7 milliard d'euros sur l'année 2025. 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 à court terme par le biais de NEU CP *(Negotiable EUropean Commercial Paper).* L'en-cours au 31 décembre 2025 s'élève à 2,2 milliards d'euros à taux fixe avec une maturité inférieure à trois mois (plafond Banque de France 3 milliards d'euros).

La dette à court terme, essentiellement à taux fixe, finance des actifs à court terme eux-mêmes indexés sur les taux monétaires.

31.2 Sensibilité des dettes financières à long terme

La dette financière à long terme de l'Epic RATP (dette obligataire, PEE, Île-de-France) au 31 décembre 2025 est souscrite à 95 % à taux fixe.

Total des dettes avant couverture (coût amorti)	31/12/2025	31/12/2024
DETTE OBLIGATAIRE USD EN MILLIONS D'EUROS		**193**
Taux variable	-	-
Taux fixe	100 %	100 %
DETTE OBLIGATAIRE EUR EN MILLIONS D'EUROS	**4759**	**5045**
Taux variable	-	-
Taux fixe	100 %	100 %
EMPRUNT ÎLE-DE-FRANCE LONG TERME EN MILLIONS D'EUROS	**78**	**89**
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	-	-
PEE EN MILLIONS D'EUROS	**186**	**194**
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe	-	-
TOTAL EN MILLIONS D'EUROS	**5023**	**5520**
Taux fixe	95 %	95 %
Taux variable	5 %	5 %

Total des dettes après couverture de taux	31/12/2025	31/12/2024
TOTAL DETTE (NOMINAL) EN MILLIONS D'EUROS	**5023**	**5520**
dont dette à taux variable	265	296
% FIXE DE LA DETTE	**95 %**	**95 %**

Les charges d'intérêts sur les dettes obligataires de l'Epic RATP s'élèvent à 100 millions d'euros en 2025. 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 (note 15).

Le Groupe a en revanche conclu des accords de compensation pour certains instruments dérivés. Ainsi, en cas de défaillance de l'une ou l'autre des parties, ces accords permettent d'opérer une compensation entre la juste valeur des instruments dérivés et les collatéraux financiers.

Le tableau suivant présente l'incidence potentielle de ces accords de compensation :

31/12/2025 *En millions d'euros*	**Valeur comptable des dérivés actifs**	**Valeur comptable des dérivés passifs**	**Juste valeur des collatéraux financiers**	**Exposition nette**
Dérivés de taux et de change	20	7	2	(28)
Couverture de matière première	0	43		
Emprunts liés aux terminaisons de *lease*	-	(0)	-	0
Couverture de change dépôt de lease	-	14	25	10

31/12/2024 *En millions d'euros*	**Valeur comptable des dérivés actifs**	**Valeur comptable des dérivés passifs**	**Juste valeur des collatéraux financiers**	**Exposition nette**
Dérivés de taux et de change	47	8	11	13
Couverture de matière première	13	50		
Emprunts liés aux terminaisons de lease	-	21	25	3
Couverture de change dépôt de *lease*	-	34	26	(8)

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)

Qualifications comptables et maturités des instruments dérivés au 31.12.2025

En millions d'euros	Total	CFH	FVH	TRA	- de 1 an	de 1 an à 5 ans	+ 5 ans
SWAP DE TAUX							
EUR							
IRS	7	7	-	-	-	7	-
CCS EUR/USD	0	-	-	-	-	-	-
CCS EUR/CHF	209	209	-	-	-	-	209
GBP							
IRS	0	-	-	-	-	-	-
CCS GBP/EUR	0	-	-	-	-	-	-
USD							
CCSLease USD/EUR	25	-	25	-	7	-	17
FOREX							
Achat à terme EUR/USD	(162)	-	(162)	-	(162)	-	-
Vente à terme EUR/GBP	0	-	-	-	-	-	-
Achat à terme EUR/CHF	0	-	-	-	-	-	-
MATIÈRES PREMIÈRES							
PEG_Month EUR MWH	18	18	0	0	10	8	0
ELEC_Month EUR MWH	121	121	0	0	46	75	0

Qualifications comptables et maturités des instruments dérivés au 31.12.2024

En millions d'euros	Total	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							
CCSLease 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	

32.2 Classification des instruments financiers dérivés

	31/12/2025					
En millions d'euros	**Actif non courant**	**Actif courant**	**Actif Total**	**Passif non courant**	**Passif courant**	**Passif Total**
Cash flow hedge	28	3	31	14	35	50
Fair value hedge	0	1	1	12	3	15
Non hedge	-	-	0	-	2	2
TOTAL	**28**	**4**	**32**	**26**	**41**	**67**

	31/12/2024					
En millions d'euros	**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**

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 2025 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 2025 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 des instruments financiers au 31.12. 2025

31/12/2025 *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	326	326	-	-	326
Instruments financiers dérivés	32	32	-	32	-
Actifs financiers en concession	2871	2871	-	2871	-
Autres actifs financiers	339	339	237	102	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3658	3658	1058	2600	-
Actifs détenus en vue de la vente	-	-	-	-	-
ÉVALUATION DES PASSIFS À LA JUSTE VALEUR :					
Dettes financières	8885	8136	4010	4126	-
Instruments financiers dérivés	67	67		67	-

Niveau hiérarchique de juste valeur des instruments financiers au 31.12. 2024

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	3686	3686	-	3686	-
Autres actifs financiers	428	431	259	172	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3064	3064	459631	(456567)	-
Actifs détenus en vue de la vente	-	-	-	-	-
ÉVALUATION DES PASSIFS À LA JUSTE VALEUR :					
Dettes financières	9195	8548	4533	4015	-
Instruments financiers dérivés	95	95	-	95	-

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'infrastructures » (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

Exercice 2025 *En millions d'euros*	**Chiffre d'affaires externe**	**Chiffre d'affaires interne**	**Chiffre d'affaires**	**Résultat opérationnel**	**dont amortissements**	**Résultat net part du Groupe**
Opérateurs de transport	6 417	250	6 667	111	(248)	33
Gestion d'infrastructures	1 237	71	1 308	274	(355)	209
Sûreté	179	1	179	1	(3)	(6)
Autres services et siège	101	911	1 012	(12)	(60)	(20)
Éliminations intersecteurs		(1 232)	(1 232)	-	-	-
TOTAL	**7 934**	**-**	**7 934**	**373**	**(666)**	**217**

Exercice 2024 *En millions d'euros*	**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**

Informations par secteurs opérationnels relatives au bilan

Les principaux indicateurs sectoriels relatifs au bilan présenté par le groupe RATP sont les suivants :

Exercice 2025 *En millions d'euros*	Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	Actifs financiers en concession courants et non courants	Total Actifs	Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles nettes de subventions, au tableau des flux de trésorerie	Acquisition de biens mis en concession nets de subventions, au tableau des flux de trésorerie
Opérateurs de transport	1 861	2 871	**7 018**	195	(24)
Gestion d'infrastructures	6 756	-	**7 877**	(626)	-
Sûreté	11	-	**34**	37	-
Autres services et siège	378	-	**5 101**	(40)	-
TOTAL	**9 006**	**2 871**	**20 030**	**(434)**	**(24)**

Exercice 2024 *En millions d'euros*	Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	Actifs financiers en concession courants et non courants	Total Actif	Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles nets de subventions, au tableau des flux de trésorerie	Acquisition de biens mis en concession nets de subventions, au tableau des flux de trésorerie
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)**

35. Garanties

35.1 Garanties données

	31/12/2025			31/12/2024		
En millions d'euros	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	46	846	892	52	929	980
dont						
- Cautions auprès d'associations ou autres	0	846	846	1	929	929
- Avantages au personnel	22		22	28		28
- Opérations de « *leasehold* » sous locations	23		23	23		23
TOTAL ENGAGEMENTS DONNÉS	**46**	**846**	**892**	**52**	**929**	**980**

35.2 Garanties reçues

	31/12/2025			31/12/2024		
En millions d'euros	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	981	71	1 052	747	44	791
TOTAL ENGAGEMENTS REÇUS	**981**	**71**	**1 052**	**747**	**44**	**791**

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 8,75 milliards d'euros au 31 décembre 2025. Le financement de ces investissements est principalement assuré par des subventions versées selon l'avancement des projets et par les modalités de rémunération contractuelle conclues avec Île-de-France Mobilités.

36.2 Actifs et passifs éventuels

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'entreprise ou des obligations actuelles pour lesquelles la sortie de ressources n'est pas probable ou pour lesquelles le montant de l'obligation ne peut être évalué de manière fiable. À l'exception de ceux reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet, le cas échéant, d'une information en annexe.

Aides d'État versées par la Région Île-de-France

Un régime d'aides financières a été mis en place par la Région Île-de-France par trois délibérations adoptées en 1994, 1998 et 2001 afin d'améliorer les services de transports en commun routiers. L'objet de ces délibérations était de définir les conditions dans lesquelles des subventions pouvaient être attribuées aux collectivités locales en contrepartie d'obligations de service public, à charge pour elles de les reverser, le cas échéant, aux entreprises de transport concernées.

Suite à différentes procédures initiées par la société des Autocars Suzanne et le SATV qui considéraient que ce régime d'aides financières constituait une aide d'État illégale, le Conseil d'État, par 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.

En 2024, plusieurs courriers ont été émis 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. Les sociétés concernées ont confirmé par différents courriers adressés à la Région Île-de-France en mai 2024, contester le bien-fondé des sommes demandées.

En mars 2025, la Région Île-de-France a émis des titres de recettes pour un montant total de 13,4 millions d'euros auprès de différentes entités du Groupe. Ces titres de recettes ont été contestés et font l'objet de recours introduits devant le tribunal administratif. En novembre 2025, une ordonnance de renvoi auprès de la section contentieux du Conseil d'État a été prononcée afin que ce dernier détermine la marche à suivre pour la suite de l'instruction des dossiers.

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 2025, la position de ne pas provisionner ce litige est maintenue et constitue un passif éventuel, le groupe RATP contestant formellement les arguments de la Région.

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	31/12/2025	31/12/2024
Ressources contractuelles issues d'Île-de-France Mobilités	5 473	5 249
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	13	16
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, Île-de-France Mobilités, Région Île-de-France, autres)	1 412	1 131
Emprunts Région Île-de-France remboursés sur l'exercice	(13)	(13)
Dettes financières envers la Région Île-de-France	81	94
Créances sur l'État et les collectivités	265	351
Créances sur Île-de-France Mobilités (hors IFRIC 12)	808	624
Dettes envers l'État et les collectivités	89	62
Dettes envers Île-de-France Mobilités	388	435
Dettes envers Île-de-France Mobilités - versement transport	18	19
Produits constatés d'avance envers Île-de-France Mobilités	40	18

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	31/12/2025	31/12/2024
Avantages à court terme hors charges patronales*	3,1	3,3

* 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 Forvis 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) :

Exercice 2025 *En milliers d'euros*	**Réseau KPMG**	**Réseau Forvis Mazars**	**Autres cabinets d'audit**	**Total**
Missions de commissariat aux comptes	1660	1411	60	3131
Prestations liées au commissariat aux comptes	173	237	-	410
Autres prestations	-	-	-	-
TOTAL	**1833**	**1648**	**60**	**3541**

Les honoraires des commissaires aux comptes (y compris activités non poursuivies) de l'exercice 2025 s'élèvent à 3,54 millions d'euros.

39. Événements postérieurs à la clôture

Le 18 février 2026, le collège de l'autorité de régulation des transports s'est prononcé sur le document de référence tarifaire 2025 applicable à l'activité de RATP Sûreté de l'Epic RATP (avis n° 2026-019). Par conséquent, comme expliqué en préambule dans les événements significatifs de la période et dans la note n° 5.1 « Chiffre d'affaires de l'Epic RATP », l'impact de cette décision a été pris en compte dans la comptabilisation du chiffre d'affaires 2025 de cette activité.

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
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
Citio	France	100,00	100,00	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
Gem'Bus	France	100,00	100,00	IG
Gest SpA	Italie	100,00	100,00	IG
Hello Paris	France	50,00	50,00	MEE
Hello Paris Maintenance	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

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
Hong Kong Tramway	Hong Kong	100,00	100,00	IG
Hong Kong Tramway Engineering	Hong Kong	100,00	100,00	IG
KBH Metro Partner	Danemark	100,00	100,00	IG
La Ferroviaria Italiana	Italie	11,71	11,71	MEE
Latium Cilia	Italie	51,00	51,00	IG
Lebas Laridant	France	100,00	100,00	IG
Les cars Charlot	France	100,00	100,00	IG
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
Quality Line (epsom)	Angleterre	100,00	100,00	IG
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 Bièvre	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Boucle Nord de Seine	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Boucles de Marne	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Défense Seine Ouest	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Île-de-France	France	100,00	100,00	IG
RATP CAP Maestro	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Mantois	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Massy - Juvisy	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Plaine Saint-Denis	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Pompadour	France	100,00	100,00	IG
RATP CAP Rive Droite	France	100,00	100,00	IG
RATP CAP Rive Gauche	France	100,00	100,00	IG
RATP Coopération	France	100,00	100,00	IG
RATP Coopération SA BF	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Asia Pacific PTE LTD	Singapour	100,00	100,00	IG
RATP Dev Caen Normandie	France	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

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
RATP Dev Manille	Philippines	99,99	99,99	IG
RATP Dev Middle East	Émirats arabes unis	100,00	100,00	IG
RATP Dev Québec	Canada	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	États-Unis Unis	100,00	100,00	IG
RATP Dev USA LLC.	États-Unis Unis	100,00	100,00	IG
RATP Dev WSA	Australie	100,00	100,00	IG
RATP Developement Mobility Cairo	Égypte	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
RD Béziers Méditerranée	France	100,00	100,00	IG
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 China IG	Chine	100,00	100,00	IG
RD Creil	France	100,00	100,00	IG
RD Grand Narbonne	France	100,00	100,00	IG
RD India IG	Inde	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

Pôle Transport	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
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
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
SINGAPORE ONE RAIL PTE.	Asie	24,99	24,99	MEE
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
TFT SpA	Italie	11,71	11,71	MEE
TIM Bus	France	50,02	50,02	IG
Transitlinx Pty. Ltd.	Australie	55,00	55,00	MEE
Tram di Firenze	Italie	7,27	7,27	MEE
Transports public de l'agglomération annemassienne	France	51,00	51,00	IG
Vienne mobilités	France	90,00	90,00	IG
Voyages Dupas Lebeda	France	100,00	100,00	IG
Voyages Taquet	France	100,00	100,00	IG
Pôle Ingénierie	**Pays**	**% contrôle**	**% intérêt**	**Méthode**
Groupe Systra	France	19,49	19,61	MEE

Pôle Solutions Ville	Pays	% contrôle	% intérêt	Méthode
RATP Capital Innovation	France	100,00	100,00	IG
Communauto	France	11,30	11,30	MEE
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**
RATP Smart Systems	France	100,00	100,00	IG
Constellation Grand Paris	France	30,00	30,00	MEE
Ixxi Techside	France	100,00	100,00	IG
JV Rout in	France	50,00	50,00	MEE
Mappy	France	100,00	100,00	IG
Navocap	France	100,00	100,00	IG
RATP Consulting	France	100,00	100,00	IG
RATP Expertises	France	100,00	100,00	IG
RATP Évolution 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 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

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels
Page 316

Bilan Epic RATP
Page 319

Compte de résultat Epic RATP
Page 321

Annexe aux comptes sociaux
Page 322

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

Exercice clos le 31 décembre 2025
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 2025, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'Établissement à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le Code de commerce et par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2025 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.

Observation

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note « Changement de réglementation » de l'annexe aux comptes annuels qui expose les incidences liées aux changements de méthodes comptables relatif à la première application du règlement ANC n°2022-06.

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 (76 % à fin 2025) 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 la Sûreté (SUR).

Le modèle économique et de gestion de la RATP est en évolution depuis plusieurs années avec la mise en place de la régulation économique par l'autorité de régulation des transports (ART) pour le gestionnaire d'infrastructures (2020) et l'opérateur de sûreté (2023), puis avec la signature en juillet 2025 du contrat avec Île-de-France Mobilités pour la période 2025-2029 et la sortie progressive entre novembre 2025 et fin 2026 des activités bus dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des modes de transport.

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 corporelles et incorporelles » de l'annexe aux comptes sociaux.

À fin 2025, la direction a réalisé une analyse différenciée par catégorie d'actifs, en s'appuyant notamment sur les prévisions de flux de trésorerie issues de la maquette financière au contrat Île-de-France Mobilités 2025-2029 signée en juillet 2025, 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

manoeuvre constatées restent sensibles aux variations de taux de rentabilité financière et de taux d'actualisation utilisés.

Nous avons considéré l'évaluation des actifs de l'Epic comme un point clé de l'audit en raison de leurs montants significatifs dans les comptes de l'Epic 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

Format de présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n°2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du Code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du président directeur général.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes annuels qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

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 2025, les cabinets Forvis Mazars et KPMG SA étaient dans la 11e 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 exploita-

tion, 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 oeuvre 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 oeuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris La Défense, le 18 mars 2026	Levallois-Perret, le 18 mars 2026
KPMG SA	Forvis Mazars
Romain Mercier Associé	**Jean-Philippe Mathorez** Associé

BILAN EPIC RATP

Actif

En millions d'euros	Notes	31/12/2025 Brut	Amortissements et provisions	Net	31/12/2024 Net
Frais de développement		654	161	493	312
Concessions, brevets et droits similaires		1247	941	306	278
Fonds commercial		2	2	0	1
Autres immobilisations incorporelles		0	0	0	0
Immobilisations incorporelles en cours, avance et acomptes		328	0	328	337
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	**2**	**2232**	**1105**	**1127**	**928**
Terrains		642	33	609	616
Constructions		16820	6925	9895	9938
Installations techniques, matériel et outillage industriels		7965	4832	3133	2924
Autres immobilisations corporelles		10370	6114	4256	4424
Immobilisations corporelles en cours, avances et acomptes		3529	0	3529	3579
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	**2**	**39326**	**17904**	**21422**	**21482**
Participations		1354	0	1354	1196
Créances rattachées à des participations		59	0	59	198
Autres titres immobilisés		2	0	1	3
Prêts		11	0	11	19
Autres immobilisations financières		50	0	50	96
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	**3**	**1476**	**0**	**1475**	**1512**
ACTIF IMMOBILISÉ		**43034**	**19009**	**24024**	**23922**
Matières premières et autres approvisionnements		267	56	211	202
En cours de production		57	0	57	19
Produits finis		0	0	0	0
Marchandises		1	0	1	0
STOCKS ET EN-COURS	**4**	**326**	**56**	**269**	**221**
AVANCES ET ACOMPTES VERSÉS SUR COMMANDES		**24**	**0**	**24**	**8**
Créances clients et comptes rattachés		1012	3	1010	815
Autres créances		911	4	907	1213
Charges constatées d'avance		44	0	44	44
CRÉANCES	**5**	**1968**	**7**	**1961**	**2072**
Autres titres		2295	0	2295	1697
VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	**6**	**2295**	**0**	**2295**	**1697**
INSTRUMENTS FINANCIERS À TERME ET JETONS DÉTENUS		**8**	**0**	**8**	**0**
DISPONIBILITÉS		**1135**	**0**	**1135**	**1085**
ACTIF CIRCULANT		**5755**	**63**	**5692**	**5083**
Frais d'émission des emprunts		0	0	0	1
Primes de remboursement des emprunts		16	0	16	18
Écarts de conversion actif		8		8	40
TOTAL ACTIF		**48813**	**19072**	**29741**	**29063**

Passif

En millions d'euros	Notes	31/12/2025	31/12/2024
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		251	251
Écarts de réévaluation		180	183
Dotation en capital		433	433
Réserves		295	295
Report à nouveau		4 264	4 005
Résultat de l'exercice (bénéfice ou perte)		244	260
SITUATION NETTE		**5 667**	**5 427**
Provisions réglementées		1 023	952
Subventions d'investissement		11 522	10 821
CAPITAUX PROPRES	**7**	**18 212**	**17 200**
Provisions pour risques		194	173
Provisions pour charges		100	108
TOTAL DES PROVISIONS	**8**	**294**	**281**
Autres emprunts obligataires		4 945	5 439
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit		1 183	1 014
Emprunts et dettes financières diverses		2 334	2 113
DETTES FINANCIÈRES	**9**	**8 461**	**8 566**
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours		0	71
Dettes fournisseurs et comptes rattachés		1 133	1 019
Dettes fiscales et sociales		705	725
DETTES D'EXPLOITATION	**10**	**1 837**	**1 816**
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés		387	591
Autres dettes		367	413
DETTES DIVERSES	**10**	**754**	**1 004**
Produits constatés d'avance		175	157
TOTAL DES DETTES		**11 228**	**11 542**
Écarts de conversion passif		8	40
TOTAL PASSIF		**29 741**	**29 063**

COMPTE DE RÉSULTAT EPIC RATP

En millions d'euros	Notes	31/12/2025	31/12/2024
Ventes de marchandises	11	0	0
Production vendue		7 185	7 105
MONTANT NET DU CHIFFRE D'AFFAIRES		**7 185**	**7 105**
Production stockée		38	(0)
Production immobilisée		742	715
Subventions		561	0
Reprises sur amortissements, dépréciations et provisions		109	607
Produit des cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles		12	0
Autres produits		59	507
TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION		**8 706**	**8 934**
Achats de marchandises		0	0
Variation de stocks		2	0
Achat de matières premières et autres approvisionnements		(594)	(691)
Variation de stocks		34	24
Autres achats et charges externes		(2 741)	(3 298)
Impôts, taxes et versements assimilés		(279)	(270)
Salaires		(2 228)	(2 225)
Cotisations sociales		(1 000)	(982)
Dotations aux amortissements et aux dépréciations:		(1 481)	(1 301)
Sur immobilisations: dotations aux amortissements		*(1 403)*	*(1 257)*
Sur immobilisations: dotations aux dépréciations		*(0)*	*0*
Sur actif circulant: dotations aux dépréciations		*(14)*	*(15)*
Dotations aux provisions		*(64)*	*(29)*
Valeurs comptables des immobilisations incorporelles et corporelles cédées		(9)	0
Autres charges		(19)	(23)
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION		**(8 315)**	**(8 765)**
RÉSULTAT D'EXPLOITATION		**391**	**169**
Bénéfice attribué ou perte transférée		0	3
Perte supportée ou bénéfice transféré		0	0
QUOTE-PART DE RÉSULTAT SUR OPÉRATIONS FAITES EN COMMUN		**0**	**3**
Produits financiers de participations		0	0
Produits des autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé		7	5
Autres intérêts et produits assimilés		93	89
Reprises sur dépréciations et provisions		4	2
Différences positives de change		22	30
Produits des cessions d'immobilisations financières		13	0
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement et d'instruments de trésorerie		0	20
TOTAL DES PRODUITS FINANCIERS		**139**	**147**
Dotations aux amortissements, aux dépréciations et aux provisions		(18)	(18)
Intérêts et charges assimilées		(208)	(212)
Différences négatives de change		(21)	(30)
TOTAL DES CHARGES FINANCIÈRES		**(248)**	**(260)**
RÉSULTAT FINANCIER	**13**	**(109)**	**(113)**
RÉSULTAT COURANT AVANT IMPÔTS		**282**	58
Produits exceptionnels		277	407
Charges exceptionnelles		(316)	(206)
RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	**14**	**(39)**	**201**
IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	**15**	**1**	**1**
TOTAL DES PRODUITS		**(9 123)**	**(9 507)**
TOTAL DES CHARGES		**(8 879)**	**(9 248)**
RÉSULTAT NET		**244**	**260**

ANNEXE AUX COMPTES SOCIAUX

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

La Régie autonome des transports parisiens (RATP) est un Epic créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne morale de droit public et immatriculée au RCS de Paris. Son siège social est situé au 54, quai de la 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 1er janvier 2010.

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

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

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) étend l'obligation de séparation comptable en imposant la mise en œuvre de comptes séparés pour les activités suivantes :
- l'activité d'opérateur de transport ;
- l'activité de gestion de l'infrastructure mentionnée à l'article L. 2142-3 du Code des transports (constituée du métropolitain et des parties du RER exploitées par la RATP au 1er janvier 2010), à laquelle s'intègre la gestion technique des parties de réseau du Grand Paris Express constituées des prolongements nord et sud de la ligne 14 (de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, d'Olympiades à Aéroport d'Orly) ;
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express, à l'exclusion de celle concernant les prolongements susvisés de la ligne 14 (disposition entrant en vigueur le 1er janvier 2020) ;
- l'activité exercée par son service interne de sécurité mentionnée à l'article L. 2251-1 du Code des transports, dont le périmètre d'intervention est étendu aux emprises immobilières de l'infrastructure du Grand Paris Express (disposition prenant effet au 1er janvier 2021). La 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. 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 notamment par l'obligation de mettre en place un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC), validé par l'autorité de régulation des transports, qui doit 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'autorité de régulation des transports a rendu un avis conforme, a été publié le 3 août 2022.

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'autorité de régulation des transports. Pour cela, la RATP doit lui soumettre la trajectoire de rémunération envisagée. L'autorité de régulation des transports 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'autorité de régulation des transports ont été précisées dans le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020.

En application des articles L. 2251-1-2 et suivants du Code des transports, ainsi que des dispositions réglementaires associées, les conditions de réalisation ainsi que les tarifs des prestations de sûreté proposées par RATP Sûreté sont fixés dans le document de référence et de tarification (DRT), soumis chaque année à l'avis conforme de l'autorité de régulation des transports. Pour l'exercice 2025, le DRT a été approuvé par l'autorité de régulation des transports le 18 février 2026 (avis n° 2026-019). Les tarifs approuvés par l'autorité sont exécutoires et s'appliquent rétroactivement sur l'exercice 2025.

L'offre de prestations de sûreté, sous droits exclusifs et à la demande en Île-de-France, est définie par Île-de-France Mobilités. Les niveaux de production attendue et la qualité de service de ces prestations sont fixés dans des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités. Dans le cadre de ces contrats, RATP Sûreté est rémunérée sur la base des volumes de production des prestations de sûreté réalisés auxquels sont appliqués les tarifs des prestations validés par l'autorité de régulation des transports.

La loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP a aménagé le calendrier d'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP et modifié des dispositions sur le plan social notamment celles relatives au transfert du personnel. La loi prévoit 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 Jean-Paul Bailly et Jean Grosset. À l'issue des procédures d'appels d'offres menées entre 2023 et 2025 par Île-de-France Mobilités, le processus de bascule de l'activité vers les sociétés attributaires des différentes DSP s'échelonne sur 5 échéances programmées entre novembre 2025 et novembre 2026. La première bascule s'est déroulée le 1er novembre 2025 pour les DSP 9, DSP42 et DSP 45.

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 des 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.

Contrats RATP / Île-de-France Mobilités 2025-2029

En 2025, l'Epic RATP et Île-de-France Mobilités ont entériné un nouveau cadre contractuel régissant l'exploitation des services de transport et les investissements sur la période 2025-2029. Les contrats, dissociés par activités (services ferrés, bus) ont été approuvés par les conseils d'administration d'Île-de-France Mobilités et de l'Epic RATP et signés le 15 juillet 2025. Ils s'appliquent rétroactivement au 1er janvier 2025. Trois contrats ont été conclus pour les périmètres suivants :
- le contrat d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure (2025-2029),
- le contrat d'exploitation de l'activité Bus jusqu'à la fin des bascules (2025-2026),
- un contrat organisant des prestations de continuité de service sur l'activité Bus après la mise en service des DSP (mise à disposition de systèmes d'information transverses, finalisation des chantiers de transition énergétique des centres bus) pour la période du 1er novembre 2025 au 31 décembre 2027.

Une convention a également été conclue pour l'activité Sûreté pour la période 2025-2027.

Les modalités de rémunération de l'entreprise dans ce nouveau cadre, composé de plusieurs contrats, sont décrites au paragraphe 1.13.1 ci-dessous.

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 2025 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 13 mars 2026.

Autres événements significatifs intervenus au cours de l'exercice

Ce nouveau cadre contractuel est mis en place dans un contexte d'ouverture à la concurrence du réseau historique de bus de l'Epic RATP (Paris et petite couronne) : à l'issue des procédures d'appels d'offres menées entre 2023 et 2025 par Île-de-France Mobilités, le processus de bascule de l'activité vers les sociétés attributaires des différentes DSP s'échelonne entre novembre 2025 et novembre 2026. La RATP prépare ainsi le transfert effectif de ses 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. La RATP 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.

D'autre part, le Groupe répond à l'ensemble des appels d'offres lancés par Île-de-France Mobilités au travers de sa filiale RATP Cap Île-de-France. Au cours de l'exercice 2025, RATP Cap Île-de-France a remporté les appels d'offres pour les lots n° 36, 41, 43, 46, 48 et 49 qui seront mis en service en 2026. Ces 6 contrats s'ajoutent aux n° 42 et 45 remportés en 2024, dont l'exploitation a démarré le 1er novembre 2025. *In fine*, sur les 13 lots « bus » parisiens ouverts à la concurrence par Île-de-France Mobilités, le Groupe en a gagné 8 et perdu 5.

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.

Informations générales selon les articles 831-1 à 831-4 du PCG.

1.1 Changement de méthode lié à l'application du règlement de l'ANC 2022-06

La RATP applique pour la première fois le règlement ANC n° 2022-06 relatif à la modernisation des états financiers, modifiant le règlement ANC n° 2014-03 relatif au plan comptable général. Il est d'application obligatoire pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2025. Ce changement de réglementation comptable constitue un changement de méthode comptable. Les dispositions du règlement ANC n° 2022-06 s'appliquent à compter de l'exercice de première application sans emporter de conséquences sur les comptes antérieurs, autres que les reclassements nécessaires pour se conformer aux nouveaux modèles de bilan et de compte de résultat lors du premier exercice d'application.

En particulier, le règlement introduit les changements suivants, d'application prospective :

- introduction d'une nouvelle définition du résultat exceptionnel. Ainsi, à compter du 1er janvier 2025, les opérations comptabilisées dans le résultat exceptionnel portent sur :
  - les produits et charges directement liés à un événement majeur et inhabituel ;
  - les écritures d'origine fiscale, les changements de méthodes comptables comptabilisés en résultat pour des raisons fiscales et les corrections d'erreurs (sauf si elles corrigent une écriture ayant été directement imputée sur les capitaux propres) ;
- la suppression de la technique du transfert de charges.

En vertu de l'article 831-2 du plan comptable général, les impacts significatifs dans les comptes de l'Epic RATP du changement de réglementation concernant les règles et méthodes comptables appliquées sont les suivants :

- en application de l'ancien règlement, les transferts de charge étaient principalement utilisés pour neutraliser les dépenses réalisées pour le compte de la SGP. En 2024, cette neutralisation s'élevait à 508 M€, présentée en « Reprise sur amortissements, dépréciations et provisions ». Cette neutralisation est désormais effectuée par le biais d'un compte de production stockée.
- en application de la nouvelle définition du résultat exceptionnel, les cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles sont désormais comptabilisées au résultat d'exploitation. En 2025, le produit de cessions des immobilisations corporelles et incorporelles qui auraient été comptabilisées en résultat exceptionnel en application de l'ancien règlement représentent respectivement 2 M€ et la valeur nette comptable correspondante des actifs, 9 M€.

Le bilan et le compte de résultat sont présentés conformément aux nouveaux modèles figurant dans le règlement ANC n° 2022-06.

Afin de présenter le bilan et le compte de résultat de l'exercice précédent selon les nouveaux modèles, des reclassements entre les rubriques ou les postes du bilan ou du compte de résultat comparatifs ont été effectués. Du fait de la modification du bilan et du compte de résultat comparatifs, le bilan et le compte de résultat 2024 tels qu'ils ont été arrêtés et publiés au titre de l'exercice précédent sont présentés ci-après.

Actif

En millions d'euros	Notes	31/12/2024 Brut	Amortissements et provisions	Net	31/12/2023 Net
Immobilisations incorporelles	2	1959	1031	928	829
Immobilisations corporelles	2	38854	17372	21482	20905
Immobilisations financières	3	1514	2	1512	1150
ACTIF IMMOBILISÉ		**42326**	**18405**	**23922**	**22884**
Stocks et en-cours	4	277	56	221	211
Créances	5	2085	5	2080	1771
Valeurs mobilières de placement	6	1697		1697	2066
Disponibilités		1085		1085	940
ACTIF CIRCULANT		**5144**	**61**	**5083**	**4988**
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		**47529**	**18466**	**29063**	**27941**

Passif

En millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		251	251
Écarts de réévaluation		183	192
Dotation en capital		433	433
Réserves		295	295
Report à nouveau		4005	3996
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)		260	9
SITUATION NETTE		**5427**	**5177**
Provisions réglementées		952	884
Subventions d'investissement		10821	10296
CAPITAUX PROPRES	**7**	**17200**	**16357**
Provisions pour risques et charges	8	281	275
Dettes financières	9	8566	8441
Dettes fiscales et sociales		725	684
Autres dettes	10	2251	2134
Écarts de conversion passif		40	52
TOTAL PASSIF		**29063**	**27941**

Compte de résultat Epic RATP

En millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
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**

1.2 Immobilisations incorporelles et corporelles

Régime de propriété des biens inscrits à l'actif

Le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition distingue quatre catégories d'actifs, spécifiées dans la loi d'organisation et à la régulation des transports ferroviaires (ORTF) :

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

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

	Gestionnaire d'infrastructure du réseau historique	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).	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 1er janvier 2010. La RATP en conserve le contrôle. Île-de-France Mobilités entrera en possession des biens à la fin des contrats.	La RATP est propriétaire de ces biens. Île-de-France Mobilités a la possibilité de reprendre ces biens à la fin des contrats moyennant une indemnisation de la RATP.	La RATP est propriétaire de ces biens.	La RATP est propriétaire de ces biens.	La RATP est propriétaire de ces biens.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation	Le décret d'application 2020-1752 du 28 décembre 2020 fixe les modalités de détermination de la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de ces biens (voir paragraphe 1.13.1).	L'article 14 du décret n° 2011-320 fixe les modalités de détermination de la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de ces biens (voir paragraphe 1.13.1).	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2025-2029 (voir paragraphe 1.13.1).	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2025-2029 (voir paragraphe 1.13.1).	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2025-2029.	Non applicable
Modalités de rémunération à la fin des droits d'exploitation	Non applicable	L'article 14 du décret n° 2011-320 prévoit le rachat des biens à la valeur nette comptable, nette de toute subvention.	L'accord entre la RATP et Île-de-France Mobilités prévoit soit une reprise des biens à une valeur nulle pour les biens transférés à la RATP au 1er janvier 2010, soit une reprise à la valeur nette comptable nette de subventions pour les autres biens.	Non applicable	Non applicable	Non applicable

Immobilisations incorporelles

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

Immobilisations corporelles

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

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

Le matériel roulant ferroviaire, constitué des biens de retour mis à disposition par Île-de-France Mobilités, peut faire l'objet d'une obligation de démantèlement pour les matériels devant être réformés avant la reprise des biens par Île-de-France Mobilités dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Le cas échéant, une provision pour charges est comptabilisée en contrepartie d'un actif « composant démantèlement ».

Certains actifs bénéficient de subventions d'investissement. Les comptes intègrent également la comptabilisation à l'actif et au passif du montant des subventions méritées. Elles correspondent aux dépenses d'investissement déjà effectuées mais pour lesquelles les subventions n'ont pas encore été appelées. Cette estimation s'élève à 242 M€ à fin 2025, et représentait 377 M€ à fin 2024.

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

Les pièces de rechange sont comptabilisées en immobilisations et sont valorisées au coût unitaire d'origine. Pour les pièces de rechange gérées dans des outils de type GMAO, la valorisation se fait au coût unitaire moyen pondéré.
La dotation aux amortissements des pièces de rechange est calculée sur la base du taux d'amortissement du matériel auquel se rattachent ces pièces.

Durées d'amortissement

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

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

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

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

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

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

Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles

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

Au sein de l'Epic, deux grandes catégories d'actifs existent : les biens du gestionnaire d'infrastructure (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.

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'infrastructures, l'opérateur de transport et la sûreté est réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

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

Ces activités ayant été créées par la RATP, les UGT ne comprennent pas de *goodwill*, ni d'actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

La valeur recouvrable des actifs incorporels et financiers, correspondant aux biens de retour et aux biens de reprise portés par les activités de l'opérateur de transport, 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 2025 sont les suivantes :

– pour les années 2025 à 2029 : les contrats, dissociés par activité (services ferrés, bus) ont été approuvés par les conseils d'administration d'Île-de-France Mobilités et de l'Epic RATP et signés le 15 juillet 2025. Ils s'appliquent rétroactivement au 1er janvier 2025. 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 rappel, les ouvertures à la concurrence du réseau de tramway et du réseau de métro et de RER sont prévues respectivement à compter du 31 décembre 2029 et du 31 décembre 2039.
  - 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 %.

	Unités génératrices de trésorerie		
	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	5,6 %	6,0 %	6,0 %
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'infrastructures, opérateur de transport-biens propres et sûreté n'ont pas mis en évidence de perte de valeur. En conséquence, aucune dépréciation n'a été constatée dans les comptes consolidés de l'exercice.

Sensibilité des valeurs recouvrables

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

Unité génératrice de trésorerie	Epic Gestionnaire d'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	+0,35 points	+5,3 points	+2,5 points
Variation du taux de croissance à l'infini requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	-0,4 point	-7,8 points	-3,35 points
Variation des investissements normatifs requise pour égaliser la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l'UGT	+38 M€	+102,2 M€	+2 M€

1.3 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.

1.4 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.

1.5 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.

1.6 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.

1.7 Capitaux propres

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

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

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

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

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

1.8 Dettes financières

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

1.9 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.

1.10 Instruments financiers dérivés

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

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

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

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

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

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

Le risque de taux relatif à la dette et aux placements est géré essentiellement en modulant les parts respectives de taux fixe et de taux variable en fonction des évolutions de marché. Cette modulation est obtenue par la mise en place ou l'annulation d'opérations d'échanges de taux d'intérêt (*swaps*) et d'opérations optionnelles.

La RATP émet des emprunts en devises (dettes obligataires, Neu CP). Elle couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swaps* de devises ou de *cross currency swaps*.

Gestion du risque de hausse du coût des matières premières

La RATP a mis en place des opérations de couverture contre la hausse des prix du gaz et de l'électricité pour les années 2026 à 2030.

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.

1.11 Dettes fournisseurs

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

1.12 Avantages au personnel à long terme

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

Plusieurs avantages à long terme sont ainsi comptabilisés :
- les engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles au personnel actif : la RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail et maladies

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

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

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

Le taux d'actualisation retenu est basé sur un taux Bloomberg 15 ans qui s'établit à 3,75 % au 31/12/2025.

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2025	31/12/2024
Taux d'actualisation	3,75 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,20 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	2,20 %	2,00 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF 05	TGH05/TGF05
Taux de *turnover*	Entre 0 % et 5,26 % selon âge*	Entre 0 % et 5,26 % selon âge
Âge de départ à la retraite**	59,75 ans	64 ans

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

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

1.13 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.

1.13.1 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 financier depuis l'exercice 2025 en application des nouvelles dispositions du règlement de l'ANC 2022-06.

L'ensemble des frais, sous-loyers, intérêts et loyers principaux sont comptabilisés en charges et produits financiers en application des règles relatives aux opérations de *defeasance* qui doivent être comptabilisées globalement comme des opérations uniques.

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 sur la durée du contrat.

Au 31 décembre 2025, deux 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 26 M€ au 31 décembre 2025 ;
- soit directement auprès du Trésor américain par la détention de bons du Trésor américain. Le solde de ces dépôts est de 33 M€ au 31 décembre 2025.

1.13.2 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.

1.14 Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

1.14.1 Recettes liées au contrat 2025-2029 avec Île-de-France Mobilités

Les produits du transport sont prévus par le contrat pluriannuel 2025-2029 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 plusieurs composantes :
  - une rémunération forfaitaire « R11 » couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructures, intégrant un intéressement aux objectifs de recettes voyageurs encaissées par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités et aux validations effectuées par les usagers. Cette composante de rémunération est revalorisée chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices de prix publiés par l'INSEE ;
  - 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 sur les stations radioélectriques (IFER). Cette rémunération est mensualisée au même rythme que les charges d'impôts et taxes comptabilisées. Spécifiquement pour le Gestionnaire d'infrastructures (GI), les impôts et taxes calculés sur les salaires ont également été inclus dans la base de la rémunération R12 ;
  - les « autres rémunérations », couvrant de manière forfaitaire ou à l'euro / l'euro des coûts spécifiques ponctuels (démantèlement des matériels roulants en fin de vie, dépenses consécutives à l'ouverture à la concurrence du réseau historique de bus).
- une rémunération « R2 » qui couvre les charges de capital (dotations aux amortissements et rémunération des capitaux engagés).

La part de la « R2 », qui ne concerne ni les biens de retour ni les biens de reprise de l'opérateur de transport est mensualisée linéairement par douzième. Elle est relative :

- aux actifs immobilisés de l'opérateur de transport (OT) affectés à l'exploitation ;
- à la base d'actifs afférents aux activités régulées du gestionnaire d'infrastructures (GI).
- la R2 de l'opérateur de transport (hors Bus) est fixée forfaitairement sur la durée du contrat 2025-2029 avec néanmoins des mécanismes d'ajustement en fonction du montant réel du refinancement de certains actifs existants.
- la R2 de l'opérateur de transport Bus est ajustée pour tenir compte de la valeur effective des actifs transférés en cours d'année et du montant des dotations aux amortissements effectivement constatées.

La part de la « R2 » du GI est ajustée annuellement sur la base du montant effectif de la base d'actifs régulée du GI, qui tient compte des investissements réalisés.

L'activité Sûreté au sein de l'Epic dispose de son propre contrat, distinct de ceux couvrant les autres activités. Une rémunération « RSur » rémunère les heures produites sur la base d'un tarif validé par l'autorité de régulation des transports. Pour l'exercice 2025, le DRT a été approuvé par l'autorité de régulation des transports le 18 février 2026 (avis n° 2026-019). Les tarifs approuvés par l'autorité sont exécutoires et s'appliquent rétroactivement.

- des incitations à la performance sous forme de bonus ou de malus associées à la qualité de l'offre de service sont mises en place.
- par ailleurs, il est à noter que 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.

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.

1.15 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 107 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.

1.16 Charges de personnel

1.16.1 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 ».

1.16.2 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.

1.16.3 Risque maladie

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

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

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

L'activité d'assureur social de la RATP comprend à l'instar des organismes de Sécurité sociale proprement dits :
- l'origine et le montant des ressources : en particulier, les cotisations sociales patronales ;
- le montant des prestations versées aux bénéficiaires ;
- les frais de gestion ;
- la dotation d'équilibre au régime de droit commun de la branche maladie.

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

1.16.4 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.

1.16.5 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.

1.16.6 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.

1.17 Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel comprend les impacts financiers des événements majeurs et inhabituels c'est-à-dire survenant hors du cadre des activités ordinaires. Le montant doit être significatif, et présenter un caractère non récurrent.

Les deux critères doivent être remplis simultanément d'après le plan comptable général ANC 2022-06. À ce titre, la société a opté pour la comptabilisation des opérations liées à l'ouverture à la concurrence des activités historiques de la RATP en résultat exceptionnel.

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

En application des articles 832-1 à 832-4 du PCG, le tableau ci-après détaille l'ensemble des immobilisations de la société ainsi que les mouvements au cours de l'exercice :

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	456		198		654
Droit au bail	3			(0)	2
Autres	0				0
Logiciels en service	1 164		189	(105)	1 247
Logiciels en-cours	337	207	(215)		328
TOTAL	**1 959**	**207**	**172**	**(106)**	**2 232**
IMMOBILISATIONS CORPORELLES					
Terrains	651		0	(10)	642
Constructions	16 439		382	(154)	16 667
Constructions sur sol d'autrui	153		0		153
Installations techniques, matériel et outillages industriels	7 520	3	623	(181)	7 965
Matériel de transport	10 209	0	(10 209)		0
Autres	302	22	10 624	(578)	10 370
Immobilisations corporelles en cours	3 579	1 542	(1 592)		3 529
TOTAL	**38 854**	**1 566**	**(172)**	**(922)**	**39 326**
TOTAL GÉNÉRAL	**40 813**	**1 773**	**0**	**(1 028)**	**41 558**

Situation et mouvements	Amortissements cumulés au début de l'exercice	Augmentations dotations de l'exercice	Virements	Diminutions d'amortissements de l'exercice	Amortissements cumulés à la fin de l'exercice
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES					
Frais de recherche et développement	143	18			161
Droit au bail	2	0		0	2
Autres	886	132		(77)	941
TOTAL	**1 031**	**150**	**0**	**(77)**	**1 105**
IMMOBILISATIONS CORPORELLES					
Terrains	35			(2)	33
Constructions	6 551	374	(0)	(104)	6 821
Constructions sur sol d'autrui	102	2			104
Installations techniques, matériel et outillage industriels	4 596	377	0	(142)	4 831
Matériel de transport	5 857	1	(5 854)		4
Autres	231	498	5 854	(472)	6 111
TOTAL	**17 372**	**1 252**	**0**	**(720)**	**17 904**
TOTAL GÉNÉRAL	**18 403**	**1 402**	**0**	**(797)**	**19 009**

3. Immobilisations financières

Conformément aux articles 832-1 à 832-4 du PCG, le tableau ci-après présente les immobilisations financières et retrace les mouvements intervenus au cours de l'exercice :

	31/12/2024	Augmentations	Diminutions	31/12/2025
Participations	1 196	233	75	1 354
Créances rattachées à des participations	198	98	237	59
Créances dépôt *leasehold*	70	0	45	25
Prêts 1 % logement	19	7	15	11
Autres créances financières	29	0	1	27
TOTAL	**1 512**	**337**	**374**	**1 475**

4. Stocks et en-cours

Conformément aux articles 832-7 à 832-9 du PCG :

	31/12/2025	31/12/2024
Matières premières et consommables	270	260
Prestations de services en cours	55	17
Dépréciations	(56)	(56)
TOTAL	**269**	**221**

5. Créances

Selon les articles 832-7 à 832-9 du PCG :

	31/12/2025					31/12/2024
				Degré de liquidité de l'actif		
				Échéances		
	Montant brut	Provisions	Montant net	À moins de 1 an	À plus de 1 an	Montant net
Créances clients et comptes rattachés	1 012	(3)	1 010	1 010		815
Créances État et autres collectivités publiques	785		785	785	0	802
Autres	78	(4)	74	53	21	215
Créances *lease*	48		48	35	13	203
Charges constatées d'avance	44		44	28	17	37
TOTAL	**1 968**	**(7)**	**1 961**	**1 911**	**51**	**2 072**

6. Valeurs mobilières de placement et instruments dérivés

Selon les articles 832-7 à 832-9 du PCG :

	31/12/2025	31/12/2024
OPCVM	1 058	460
Dépôt à terme	1 185	1 127
Cash collatéral	25	51
Bons du Trésor	7	9
Intérêts courus	19	6
Appel de marge sur prêts	2	11
TOTAL	**2 295**	**1 663**

7. Capitaux propres

7.1 Variation des capitaux propres

Conformément à l'article 832-11 du PCG, les variations des capitaux propres doivent faire l'objet d'une information spécifique en annexe :

	31/12/2024	Augmentation	Diminution	31/12/2025
Contre valeur des immobilisations mises à disposition	251	-	-	251
Écarts de réévaluation*	183	-	(3)	181
Dotation en capital	433	-	-	433
Réserves statutaires	185	-	-	185
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 1er janvier 2010	52	-	-	52
Réserve générale	58	-	-	58
Report à nouveau	4 006	260	(1)	4 264
Résultat net**	260	244	(260)	244
CAPITAUX PROPRES HORS SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT / SITUATION NETTE	**5 427**	**504**	**264**	**5 667**
Provision spéciale de réévaluation*	300	2	(11)	292
Provisions amortissements dérogatoires	651	97	(17)	731
Subventions d'investissement	10 821	1 535	(834)	11 522
TOTAL CAPITAUX PROPRES	**17 199**	**2 137**	**1 126**	**18 212**

* 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 2024 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		Transfert		Variation		Écart à la clôture de l'exercice	
	Valeur brute des immobilisations	Amortissements cumulés	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés	Sur réformes	Dotations aux amortissements et provisions	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés
Terrains	203	29	0		(4)	(2)	199	27
Constructions	1 153	853	0		(6)	2	1 147	855
Installations techniques, matériel et outillage industriels	11	11			0	0	11	11
Matériel de transport	21	21	(21)	(21)	0	0	0	0
Autres	1	0	21	21	(1)	(1)	21	20
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	**1 390**	**914**			**(12)**	**(1)**	**1 377**	**913**
Participations								
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES								
TOTAL	**1 390**	**914**			**(12)**	**(1)**	**1 377**	**913**
					0	**0**	**Position nette :**	**464**

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 2025.

8. Provisions

Conformément aux articles 832-13 et 832-14 du PCG, le tableau ci-après présente la nature des provisions constituées ainsi que les mouvements intervenus au cours de l'exercice :

Situations et mouvements	Provisions au début de l'exercice	Autres reclassements	Augmentations : dotations de l'exercice	Diminutions : reprises de l'exercice		Virement de poste à poste	Provisions à la fin de l'exercice
				pour utilisation	ajustement		
Provisions pour litiges*	21	-	11	1	1		31
Provisions pour accidents de droit commun	87		42	20	11		98
Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	-	-	-	-	-		-
Autres provisions pour risques exceptionnels	66	-	-	1	-		65
PROVISIONS POUR RISQUES	**173**		**46**	**21**	**11**		**194**
Autres provisions pour charges**	108	1	30	21	19		100
PROVISIONS POUR CHARGES	**108**	**-**	**30**	**21**	**19**		**100**
TOTAL	**281**	**1**	**76**	**42**	**30**		**294**

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

** 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.

Dans le cadre du nouveau contrat conclu entre Île-de-France Mobilités et la RATP pour la période 2025-2029, la prise en charge de certains coûts par l'autorité organisatrice a été contractualisée.

En conséquence, une reprise de provision d'un montant de 13 M€ a été comptabilisée au titre des coûts liés à la réforme progressive des matériels roulants MF67, MF73, MF77 et MI84 sur la période considérée.

Ces opérations s'inscrivent dans le programme de renouvellement du matériel ferroviaire, consécutif à l'arrivée des matériels de nouvelle génération MF19 et MI20.

9. Emprunts et dettes financières

Tableau des dettes selon les articles 832-15 à 832-17 du PCG :

	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	81	13	38	30
Emprunts obligataires	-	-	-	-
Sur le marché financier « zone euro »	4 566	450	1 000	3 116
Sur le marché financier international	215	6	-	209
Emprunts « Tick'épargne »	113	113	-	-
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits	51	51	-	-
Emprunts Calyon-contrepartie prêts 1 % logement	-	-	-	-
Banque (soldes créditeurs)	1 181	1 181	-	-
Chèques postaux	2	2	-	-
Emprunts et dettes financières (billets de trésorerie)	2 246	2 246	-	-
Emprunts et dettes financières affectés aux actifs de *lease*	0	-	-	-
Emprunts et dettes financières divers	7	7	-	-
Banque (soldes débiteurs)	-	-	-	-
Collatéraux « remise en garantie »	0	0	-	-
Intérêts courus				
TOTAL	**8 461**	**4 069**	**1 038**	**3 355**

Au 1er janvier 2025, une opération de novation de financements de bus au profit d'Île-de-France Mobilités a été comptabilisée pour 38,8 M€. Ces emprunts avaient été contractés pour l'acquisition de bus électriques (plateforme de financement « Verdibus Territoires ») par ailleurs cofinancés par des subventions européennes. Initialement, cette novation devait se produire en même temps que le transfert des biens concernés dans le cadre du processus d'ouverture à la concurrence du réseau de bus parisien historique. La valeur résiduelle du financement devait venir diminuer la valeur des actifs repris et payés par Île-de-France Mobilités.

Avec l'échelonnement de la mise en service des différents lots attribués par Île-de-France Mobilités, une décorrélation a été introduite de fait entre la date de la novation restée au 1er janvier 2025 et la date de reprise des actifs qui sera échelonnée jusqu'en novembre 2026. La valeur résiduelle du financement à la date de novation devait cependant toujours venir diminuer la valeur globale des actifs repris et payés par Île-de-France Mobilités.

Dans un premier temps, cette opération a entraîné la requalification de la dette financière associée en dette d'exploitation à l'égard d'Île-de-France Mobilités, laquelle est devenue, vis-à-vis des prêteurs, la porteuse juridique de ces financements.

En octobre 2025, préalablement au démarrage opérationnel des trois premières délégations de service public (DSP) « bus de petite couronne » (n° 9, n° 42 et n° 45) et aux premières opérations de cession des immobilisations afférentes, cette dette a été intégralement remboursée par l'Epic RATP à Île-de-France Mobilités. Les bus électriques seront cédés en parallèle à Île-de-France Mobilités à leur valeur nette comptable, dans le cadre des mises en service successives des différentes DSP.

9.1 Endettement financier net

	31/12/2025	31/12/2024
ACTIF FINANCIER (A)	**3 506**	**3 022**
Prêts aux filiales	56	194
Créances dépôts *lease*	25	45
Valeurs mobilières de placement	2 243	1 587
Placement cash collatéraux	34	70
Disponibilités	1 135	1 085
Créances nettes sur dépositaires	6	7
Dérivés Actif	8	34
DETTES FINANCIÈRES (B)	**8 404**	**8 483**
Prêt de la Région Île-de-France	81	94
Emprunt sur le marché financier	4 780	5 263
Emprunt Tick'Epargne (obligations)	186	194
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	1 183	1 011
Neu CP (Ex : billet de trésorerie)	2 173	1 913
Collatéraux « Remise en garantie »		7
Dérivés Passif		1
ENDETTEMENT FINANCIER NET (B-A)	**4 898**	**5 462**

9.2 Instruments dérivés

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

	31/12/2025	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2024
En millions d'euros	**En-cours notionnel**	**Juste valeur**	**En-cours notionnel**	**Juste valeur**
Swaps de pré-hedge payeurs taux fixe				
Maturité <= 5 ans				
Maturité > 5 ans			50	(1)
Autres engagements de *swaps* de taux payeurs taux fixe				
Maturité <= 5 ans	7	(0)	11	(1)
Maturité > 5 ans				
Swap de change				
Maturité (1 an - 5 ans)	177	1	443	10
Maturité > 5 ans				
Cross currency swaps adossés à la dette long terme				
Maturité (1 an - 5 ans)	7	(3)	202	(1)
Maturité > 5 ans	226	1	226	(2)
Swap de couverture de matière première				
Maturité <= 5 ans	141	(43)	253	(38)
TOTAL	**558**	**(44)**	**1 185**	**(33)**

La décomposition de la dette obligataire et des Neu CP au 31/12/2025 (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	**4 780**	**Dette obligataire**	**4 773**
À taux fixe	4 780	À taux fixe	4 773
À taux variable		À taux variable	
Dette courte (BT)	2 173	**Dette courte (BT)**	2 172
À taux fixe	2 173	À taux fixe	2 172
À taux variable		À taux variable	

Dérivés souscrits pour le compte des filiales

Engagements dérivés par maturité :

	31/12/2025	31/12/2025	31/12/2024	31/12/2024
En millions d'euros	**En-cours notionnel**	**Juste valeur**	**En-cours notionnel**	**Juste valeur**
Engagements de *swaps* de taux payeurs taux fixe				
Maturité <= 5 ans	-	-		
Maturité > 5 ans	-	-		
Swap de change				
Maturité <= 5 ans	-	-		
Cross currency				
Maturité <= 5 ans	-	-		
Maturité > 5 ans	-	-		
Swap de couverture de matière première				
Maturité <= 5 ans	-	-		
TOTAL	**-**	**-**	**0**	**0**

Ces engagements donnés aux banques sont entièrement portés par les filiales.
Aucun instrument dérivé n'a été contracté pour le compte des filiales au cours de l'exercice ; le solde présenté est donc nul à la clôture.

10. Dettes d'exploitation et autres dettes diverses

Tableau des dettes selon les articles 832-15 à 832-17 du PCG :

	Montant brut	Échéances		
Dettes d'exploitation et diverses		**À moins d'un an**	**Plus d'1 an moins de 5 ans**	**À plus de 5 ans**
Avances et acomptes reçus				
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	1 133	1 133		
Dettes fiscales et sociales	705	705		
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	387	387		
Autres dettes	362	362		
Dettes *lease*	6		6	
TOTAL	**2 592**	**2 586**	**6**	**0**

11. Chiffre d'affaires

11.1 Détail du chiffre d'affaires

	31/12/2025	31/12/2024
Recettes du trafic	1 230	1 429
Partage des risques sur recettes	4	2
SOUS-TOTAL RECETTES DIRECTES RATP	**1 234**	**1 432**
Bonus qualité de service	38	22
Restitution Contrat Île-de-France Mobilités	(53)	(58)
R11 - rémunération aux charges d'exploitation	4 192	4 052
R12 - rémunération aux charges d'impôts et taxes	130	113
R13 - rémunération mesures sanitaires	0	1
R2 - rémunération au financement des investissements	1 167	1 153
S3 - contribution spécifique au financement du matériel roulant	14	10
Autres produits du transport	25	27
Pénalités (offre, validation, incitations)	(32)	(45)
SOUS-TOTAL CONTRIBUTIONS ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS	**5 480**	**5 275**
1. PRODUITS DU TRANSPORT	6 715	6 706
2. PRODUITS DES ACTIVITÉS ANNEXES	171	182
3. AUTRES PRESTATIONS DE SERVICES ET VENTES DE PRODUITS RÉSIDUELS	300	216
CHIFFRE D'AFFAIRES	**7 185**	**7 105**

11.2 Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport

	31/12/2025	En %	31/12/2024
RÉSEAUX RATP : METRO, RER ET BUS	**1 230**	**100 %**	**1 429**
Forfaits NAVIGO hebdomadaires, mensuels et annuels	570	46 %	609
Autres abonnements (Police, Améthyste)	44	4 %	18
Billets	555	45 %	699
Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres Congrès)	45	4 %	24
Titres non compensés (Paris-visite, Orlybus, Roissybus)	16	1 %	80

12. Charges de personnel

12.1 Compte de résultat de la protection sociale

	Résultat 2025	Résultat 2024
RISQUE MALADIE		
Cotisations patronales normalisées PUMA	174	157
Remboursement CSG (ACOSS) et cotisations ouvrières	74	75
Recouvrement sur tiers	1	1
Reprise CAP PUMA	11	12
Frais de santé y compris Espace Santé PUMA	(333)	(355)
Coût de fonctionnement PUMA	(11)	(11)
Dotation d'équilibre PUMA	(83)	121
Cotisations sociales RATP - Maladie Hors PUMA	115	116
Autres cotisations et remboursement divers Hors PUMA	2	2
Prestations en espèces Hors PUMA	(90)	(99)
Charges du régime spécial	(6)	(6)
Coût de fonctionnement hors PUMA	(3)	(3)
Frais de santé y compris Espace santé (autonomie)	(0)	(1)
Remboursement CNSA (autonomie)	0	1
RÉSULTAT NET DU RISQUE MALADIE	**18**	**9**
RISQUE ACCIDENT DU TRAVAIL		
Cotisations patronales	47	47
Charges du régime spécial (dont cotisations au fonds accident du travail)	(1)	(1)
Prestations en nature et rentes accident du travail (accident du travail)	(24)	(23)
Prestations en espèces (maintien du salaire)	(25)	(23)
Coût de gestion (net)	(4)	(4)
RÉSULTAT NET DU RISQUE ACCIDENT DU TRAVAIL	**(8)**	**(4)**
RISQUE CHÔMAGE		
Cotisations patronales	22	22
Prestations	(28)	(24)
Coût de gestion (net)	0	(0)
RÉSULTAT NET DU RISQUE CHÔMAGE	**(6)**	**(2)**
RÉSULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	**4**	**3**

12.2 Effectifs moyens employés payés

	31/12/2025	31/12/2024	Variations	
			En nombre	En %
EFFECTIF MOYEN EMPLOYÉ	**43 982**	**44 600**	**(618)**	**-1,4 %**
RÉPARTITION PAR CATÉGORIES :				
Cadres + maîtrises (encadrement)	11 761	11 529	232	2,0 %
Opérateurs	32 221	33 071	(850)	-2,6 %
RÉPARTITION PAR GROUPES STATUTAIRES :				
Permanents	37 159	38 312	(1 153)	-3,0 %
Contractuels	6 823	6 288	535	8,5 %

12.3 Contrôle Urssaf

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

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

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

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

Le 23 juin 2022, le Tribunal judiciaire de Bobigny a rendu son jugement en maintenant le montant du redressement en principal, mais en annulant toutefois l'ensemble des majorations de retard complémentaires demandées par l'Urssaf. Ainsi, une provision pour risques exceptionnelle de 42,1 millions d'euros a été comptabilisée en 2022 pour le montant contesté du redressement (0,5 million d'euros n'ont pas été contestés par la RATP sur les 42,6 millions d'euros redressés). Le 15 juillet 2022, la RATP a décidé d'interjeter appel de cette décision judiciaire. Une audience devant la cour d'appel a été fixée au 16 mars 2026 mais aucun développement nouveau n'est intervenu pendant l'exercice 2025 sur cette procédure. Cette provision figure donc toujours au bilan au 31 décembre 2025 dans la rubrique « Autres provisions pour risque exceptionnelles » du chapitre 8 « Provisions », pour un montant identique depuis l'exercice 2022, soit 42 millions d'euros.

13. Résultat financier

	31/12/2025	31/12/2024
Coût de l'endettement net	(117)	(131)
Dividendes	0	0
Autres charges financières	(43)	(50)
Autres produits financiers	51	67
TOTAL	**(109)**	**(114)**

14. Résultat exceptionnel

Tableau du résultat exceptionnel selon l'article 832-21 du PCG :

	31/12/2025	31/12/2024
Amortissements dérogatoires nets de subventions	(39)	(37)
Reprise de subventions sur les terrains (1/10e)	0	7
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations*	(1)	233
Opérations d'ingénierie financière**	0	
Indemnités reçues	0	1
Charges exceptionnelles d'organisation	0	()
Litige Urssaf		
Divers	1	(3)
TOTAL	**(39)**	**201**

* Dont la plus-value de cession relative à l'apport partiel d'actif en faveur de RATP Habitat (229 M€) en 2024
** Dont *net present value* sur les opérations de *lease* - cf. note 17.

15. Impôts sur les sociétés et situation fiscale

Le tableau des impôts est présenté selon les articles 833-1 à 833-3 du PCG.

15.1 Impôts sur les sociétés

	31/12/2025	31/12/2024
Charge d'impôt de l'Epic RATP		
Produit net d'intégration fiscale		
Crédits d'impôts	1	1
TOTAL	**1**	**1**

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

	31/12/2025	31/12/2024
Résultat comptable	244	260
Réintégrations fiscales	213	210
Déductions fiscales	(598)	(642)
RÉSULTAT FISCAL	**(141)**	**(172)**
IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS BRUT	0	0

15.2 Impôts latents

En millions d'euros	Base 31/12/2024 IDA	IDA 31/12/2024	Base 31/12/2025 IDA	IDA 31/12/2025
Réévaluations des actifs	5 535	1 384	5 319	1 330
Subventions non imposables	3 269	817	3 092	773
Autres différences temporaires	287	72	318	79

En millions d'euros	Base 31/12/2024 IDP	IDP 31/12/2024	Base 31/12/2025 IDP	IDP 31/12/2025
Réévaluations des actifs	278	70	309	77

IDA = impôts différés actifs
IDP = impôts différés passifs

Le montant lié au déficit fiscal de l'Epic pour l'exercice 2025 s'élève à 142 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. Un contrôle de l'Urssaf a débuté en 2025, il est toujours en cours au 31 décembre 2025.

16. Engagements financiers hors bilan

Selon les articles 838-1 à 838-17 du PCG :

Engagements donnés	31/12/2025	31/12/2024
1 - Filiales et participations		
Caution au profit de RATP Habitat		
1 - ASSOCIATIONS		
Compagnons du voyage	0	
Fondation RATP		1
2 - AVANTAGES AU PERSONNEL		
Personnel: caution au profit de la MCS		
Personnel: cautions « constructions individuelles »	22	28
Indemnités de départ à la retraite	220	256
Indemnités de décès des actifs	9	10
Allocations décès des retraités	24	26
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayants droit	345	305
Cessation anticipée d'activité	1	1
3 - OPÉRATIONS FINANCIÈRES		
Swaps de taux d'intérêts	7	61
Cross currency swaps adossés à la dette et aux transactions filiales	208	383
Cross currency swaps adossés aux dépôts	24	45
Swaps de change adossés aux billets de trésorerie	177	442
Opérations de couverture de matières premières	141	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	**1 202**	**1 832**

Engagements reçus	31/12/2025	31/12/2024
Swaps de taux d'intérêts	7	61
Cross currency swaps adossés à la dette obligataire	208	383
Cross currency swaps adossés aux dépôts	24	45
Swaps de change adossés aux NEU CP et Tbills	177	442
Opérations de couverture de matières premières	141	253
Cautions bancaires reçues des fournisseurs	981	747
TOTAL	**1 538**	**1 930**

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 3,75 % au 31 décembre 2025. Il était de 3,25 % au 31 décembre 2024.

17. Opérations de locations / sous-locations de trains

17.1 Opérations de *leasehold*

En millions d'euros	31/12/2025	31/12/2024
Créances *lease*	48	203
Dettes *lease*	48	203
NET PLUS-VALUE RESTANT À ÉTALER	0	0
VARIATION DE LA NPV = IMPACT RÉSULTAT	0	0

L'incidence sur le résultat 2025 de la *net present value* est de 0,1 million d'euros. Les impacts sont comptabilisés en résultat financier. En 2024, les impacts étaient comptabilisés au résultat exceptionnel.

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 31/12/2025
Philidor Maraîchers	25	25	6
Lagny bureaux	12	15	2

Immobilisation en crédit-bail

	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
Postes du bilan		de l'exercice*	cumulées*	
Terrains	3			3
Constructions	40	0	21	19
Installations, matériel et outillage				
Autres immobilisations corporelles	1			
Immobilisations en cours				
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.

Engagement de crédit-bail

	Redevances payées		Redevances restant à payer			Prix d'achat résiduel
Postes du bilan	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 2025	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 2025	Résultat prévisionnel à fin décembre 2025	Dividendes encaissés par la RATP en 2025
				Brute	Nette					
RATP Participations 54 Quai de la Râpée 75012 Paris (SIREN 844 839 415)	1 186 722	(4 497)	100 %	1 187	1 187	0	0	0	(1 726)	0
RATP Coopération 54 Quai de la Râpée 75012 Paris (SIREN 419 997 044)	15 573	117 358	100 %	16	16	0	0	0	2 874	0
RATP Cap Île-de-France 54 Quai de la Râpée 75012 Paris (SIREN 844 695 890)	42 747	9 994	100 %	151	151	0	0	56 044	(47 545)	0

19.2 Éléments relatifs aux parties liées

Transactions effectuées par la Société avec des parties liées non conclues aux conditions normales de marché

La Société n'a pas effectué de transactions avec des parties liées qui soient significatives et qui n'auraient pas été conclues à des conditions normales de marché.

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.

20. Groupement d'intérêt économique

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

Au 1er juin 2023, les activités du GIE Comutitres, y compris la quote-part de participation de la RATP de 59,50 %, ont été reprises par la filiale billettique d'Île-de-France Mobilités, Comutitres SAS. Le GIE historique Comutitres, désormais sans activité opérationnelle, est en attente de sa dissolution.

21. Comptes dissociés des activités comptablement séparées

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

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

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

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

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

La séparation comptable répond aux principes généraux suivants :

- **Stabilité dans le temps :** les principes généraux de la séparation comptable sont appliqués depuis la séparation des activités d'opérateur de transport (OT) et de gestionnaire d'infrastructure (GI) au 1er janvier 2012, et sont utilisés pour la création de toute nouvelle activité comptablement séparée. Les règles et méthodes qui conditionnent la définition des périmètres et les principes d'allocation restent stables année après année, sauf évolution des circonstances qui justifierait leur réexamen.
- **Transparence :** les postes de bilan et de compte de résultat de chaque activité comptablement séparée sont périodiquement justifiés par bien, opération, ou transaction, assurant une identification claire des actifs, passifs, produits et charges alloués à chaque activité. Les clés d'affectation sont formalisées et justifiées. Les règles d'imputation sont décrites dans le référentiel de séparation comptable.
- **Homogénéité :** les règles décrites dans ce référentiel sont applicables de manière homogène à l'ensemble des activités comptablement séparées.
- **Auditabilité :** les états financiers des activités comptablement séparés sont certifiés annuellement, conformément à l'article L2142-16 du Code des transports.
- **Priorité à l'imputation directe :** l'imputation directe des actifs, passifs, produits et charges est appliquée dès que le fait générateur de l'opération permet son rattachement à une activité comptablement séparée spécifique.
- **Non-discrimination :** le principe de l'affectation directe est privilégié. Dans le cas de refacturations, les charges sont directement refacturées de façon prioritaire ; à défaut, des clés d'allocation sont identifiées par nature de transaction.
- **Traçabilité dans la comptabilité générale :** les états financiers de l'Epic RATP sont la consolidation des états financiers des différentes activités comptablement séparées. Le rapprochement entre les états financiers des activités comptablement séparées (postes de bilan et de comptes de résultat) et les états financiers de l'entité Epic RATP est régulièrement effectué et justifié. D'autre part, l'ERP garantit la séparation comptable avec une duplication des modules par activité comptablement séparée, et une imputation comptable et analytique dirigeant dès l'origine les opérations vers une activité.

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

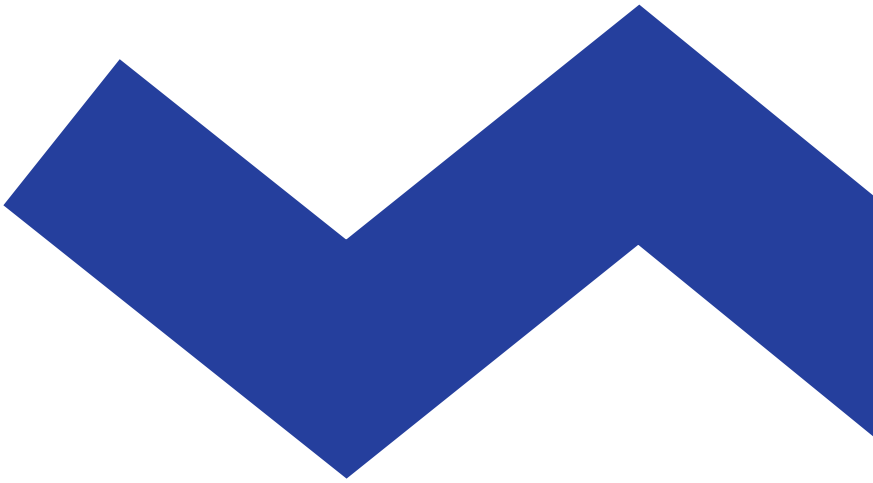
Dans sa décision n° 2021-012 du 11 février 2021, l'autorité a approuvé les règles de la séparation comptable prévue aux articles L. 2142-16 et L. 2251-1-2 du Code des transports, les périmètres comptables de chacune des activités, les règles d'imputation ainsi que les principes régissant les relations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

Chiffres clés (2025) :

	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	10685	14122	128	151	4798	(142)	29741
Chiffre d'affaires	5899	1293	26	179	860	(1072)	7185
Résultat net	80	173	(7)	5	(6)		244

22. Événements postérieurs à la clôture

Le 18 février 2026, le collège de l'autorité de régulation des transports s'est prononcé sur le document de référence tarifaire 2025 applicable à l'activité de la Sûreté (avis n° 2026-019). Par conséquent, comme expliqué en préambule dans les événements significatifs de la période et dans la note n° 11 « Chiffre d'affaires », l'impact de cette décision a été pris en compte dans la comptabilisation du chiffre d'affaires 2025 de cette activité de la RATP.



GROUPE RATP
54, quai de la Rapée
75012 Paris - France
ratpgroup.com

@RATPgroup
RATPgroup