



RAPPORT ANNUEL 2022



sommaire

Attestation des personnes assumant la responsabilité du rapport annuel

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

Paris, le 15 mars 2023

Jean Castex,
président-directeur général

Jean-Yves Leclercq,
directeur financier

P. 4	●	QUI SOMMES-NOUS ?
4		Édito
6		Notre raison d'être
8		3 ^e opérateur mondial de transports urbains
10		Focus sur notre modèle d'affaires
12		Notre modèle de création de valeur
14		Organigramme du Groupe
P. 15	●	RAPPORT DE GESTION
16		Résultats financiers
30		Contrôle interne et gestion des risques
50		Déclaration de performance extra-financière
P. 122	●	RAPPORT DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE
123		Composition du conseil d'administration, gouvernance et travaux du conseil
126		Politique de diversité
129		Annexe 1 — Liste des administrateurs et de leurs mandats au 31 décembre 2022
131		Annexe 2 — Rémunérations des administrateurs
131		Annexe 3 — Conventions conclues par une filiale avec un administrateur
P. 132	●	COMPTES CONSOLIDÉS
133		Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés
137		État du résultat global
139		Bilan consolidé
140		Tableau des flux de trésorerie consolidés
141		Tableau de variation des capitaux propres
142		Annexe aux comptes consolidés
P. 194	●	COMPTES SOCIAUX
195		Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels
198		Bilan Epic RATP
199		Compte de résultat Epic RATP
200		Annexe aux comptes sociaux

« Investir dans les mobilités, c'est investir dans l'amélioration de la vie quotidienne de millions de personnes. »

Éditorial de **Jean Castex**,
président-directeur général du groupe RATP

Depuis mon arrivée à la tête de la RATP, je suis pleinement mobilisé aux côtés des équipes pour apporter la meilleure qualité de service possible à nos voyageurs et prendre toute notre part dans le traitement des défis environnementaux auxquels la société française et les villes du monde font face. L'année 2022 a été marquée par **une nette reprise de la fréquentation** de nos services en Île-de-France (+21% par rapport à 2021), qui atteint désormais 86% de son niveau de 2019.

En conséquence, **notre Groupe connaît une croissance de son chiffre d'affaires de l'ordre de 10%**, à 6,1 milliards d'euros, et voit sa dette nette baisser d'environ 160 millions d'euros tandis que la contribution des filiales au chiffre d'affaires du Groupe est en progression, à 1,6 milliard d'euros en 2022.

En matière de transparence sur notre performance extra-financière, nous franchissons deux nouvelles étapes cette année : d'une part, en intégrant notre filiale RATP Solutions Ville, créée au 1^{er} janvier 2021 dans le périmètre d'analyse de nos risques et opportunités, qui couvre désormais 91% du chiffre d'affaires consolidé du Groupe. D'autre part, pour la première année également, nous indiquons, dans notre déclaration de performance extra-financière, la part de nos activités éligibles (89% du chiffre d'affaires consolidé à ce jour) et alignées (51%) sur les critères de la taxonomie européenne.

Au-delà, notre Groupe poursuit et amplifie son action en matière d'adaptation au changement climatique et de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES).

Ainsi, dans un contexte de crise énergétique, la RATP a défini **un plan de sobriété énergétique ambitieux**, qui a vocation à s'inscrire dans la durée, et a adhéré aux dispositifs nationaux ÉcoWatt et Écogaz.

S'agissant de notre contribution à **l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 à l'échelle nationale**, nous approfondissons notre engagement pour une meilleure qualité de ville. À titre d'exemple, les investissements de modernisation des matériels roulants, soutenus par Île-de-France Mobilités, permettront, à terme, des gains de l'ordre de 15% à 20% en matière de consommation énergétique et, début 2022, nous avons signé un deuxième contrat *Power Purchase Agreement* (PPA) courant jusqu'en 2039 pour renforcer la part de l'énergie solaire dans notre consommation finale d'électricité. Les actions mises en œuvre ont démontré leur pertinence puisque le Science-Based Targets initiative (SBTi) a attesté que les engagements pris par la RATP pour contribuer à la lutte contre le changement climatique sont cohérents avec l'objectif le plus ambitieux de l'Accord de Paris, à savoir maintenir le réchauffement climatique à 1,5 °C.

Toutefois, notre Groupe présente des résultats contrastés, qui témoignent de la force des vents contraires auxquels il est exposé.

Il est indéniable que nous avons rencontré des difficultés à réaliser l'offre de transport en raison de tensions élevées sur le marché du travail, en France mais également à l'étranger, et cette situation affecte fortement nos résultats.



L'inflation a conduit à une dégradation des équilibres financiers du Groupe avec, d'une part, une hausse massive des prix de l'électricité et du gaz, dont les effets devraient s'amplifier en 2023 et entraîner un doublement probable de notre facture énergétique, et, d'autre part, une dynamique renforcée des évolutions salariales, alors que ces dernières ne sont que partiellement couvertes par les contrats avec les autorités organisatrices.

Ce contexte macroéconomique et social difficile se traduit par un résultat opérationnel en baisse de 134 millions d'euros sur un an, à 193 millions d'euros, et un résultat net s'établissant à -26 millions d'euros (contre +207 millions d'euros en 2021). Cette situation, qui pèse sur l'ensemble des acteurs du système de transport public (autorités organisatrices, opérateurs de transport et voyageurs), appelle des solutions globales pour maintenir et développer un service public de qualité.

Pour relever l'ensemble des défis opérationnels, économiques et environnementaux que nous rencontrons, je sais pouvoir m'appuyer sur les atouts et l'engagement des équipes de la RATP ainsi que sur les valeurs du service public, qui sont les clés de notre réussite. Il est également nécessaire d'investir davantage – dans les ressources humaines, dans les réseaux et dans les services – car **investir dans les mobilités, c'est investir dans l'amélioration de la vie quotidienne de millions de personnes**. C'est pourquoi je me suis fixé pour objectifs de **recruter plus et mieux, d'améliorer la qualité de vie au travail et de valoriser davantage nos métiers et compétences**. Aussi, dès 2023, nous allons recruter

plus de 6600 personnes en Île-de-France, dont 4900 CDI, 1000 contrats d'alternance et 700 contrats d'insertion. En outre, alors que les investissements de la RATP en Île-de-France sont en légère baisse en 2022 (-7% par rapport à 2021), à 2,2 milliards d'euros, j'ai souhaité, dès mon arrivée, donner une nouvelle impulsion sur ce volet, en lien étroit avec notre autorité organisatrice Île-de-France Mobilités, pour ne pas laisser se créer un « réseau à deux vitesses ». Il s'agit dès lors de **mener à bien les extensions du réseau historique** en cohérence avec le déploiement du Grand Paris Express (GPE) et d'**accélérer la modernisation de notre réseau** dans tous ses aspects (matériels roulants, espaces et information voyageurs). Je souhaite que les discussions qui s'ouvriront bientôt avec Île-de-France Mobilités pour l'élaboration de notre prochain contrat pluriannuel, portant sur la période 2024-2027, permettent de clarifier ces objectifs et de mobiliser les financements nécessaires à leur concrétisation.

Ma priorité en ce début d'année 2023 est de redresser le niveau de l'offre de transport produite par la RATP en Île-de-France pour **redonner à nos usagers la qualité de service qu'ils sont en droit d'attendre**. Nous devons également nous préparer aux grands rendez-vous des Jeux olympiques et paralympiques de l'été 2024 et, d'ici là, de la Coupe du monde de rugby.

J'ai la conviction que les solutions de mobilité offertes par le groupe RATP permettront de contribuer à l'atteinte de **nos objectifs climatiques nationaux et européens**, tout en offrant toujours plus de possibilités à nos concitoyens et en contribuant à la vitalité de notre économie.

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 macrotendances au cœur de la transformation du Groupe

Urbanisation et essor des mégalo-poles

Les 500 plus grandes villes du monde contribueront, d'ici à 2025, à **+ de 75%** de la croissance du PIB mondial

plus de
6,7 milliards
d'individus vivront dans les villes d'ici à 2050 (contre 4,2 milliards en 2020) ⁽¹⁾

+ 43
villes de plus de 10 millions d'habitants (mégalo-poles) en 2030 ⁽²⁾

Nouvelles attentes clients et nouveaux usages

15 %
des réservations de transport se font via un agrégateur de mobilité

Émergence de l'économie du partage :
35 %
des voyages se feront dans un véhicule partagé en 2030

Prise de conscience environnementale

Coût de la pollution atmosphérique :
2,3 %
du PIB français ⁽³⁾

45
métropoles françaises auront mis en place des zones à faibles émissions (ZFE) d'ici à 2025 ⁽⁴⁾

55 %
Objectif européen de baisse des émissions de GES d'ici à 2030 (par rapport à 1990)

Concurrence accrue et recomposée

3 Mds€
Taille du marché des transports publics en Île-de-France qui sera ouvert à la concurrence d'ici à 2025

5 %
Part des nouvelles mobilités dans les trajets urbains en Île-de-France en 2025 (contre 1% en 2019) ⁽⁵⁾

Notre ambition

Être reconnu comme le leader mondial de la mobilité urbaine, durable et connectée et s'affirmer comme le partenaire de confiance des villes intelligentes.

(1) Étude United Nations, Revision of World Urbanization Prospects, 2018.

(2) <https://www.banquemondiales.org/fr/topic/urbandevelopment/>.

(3) Rapport du Sénat fait au nom de la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air, 2015.

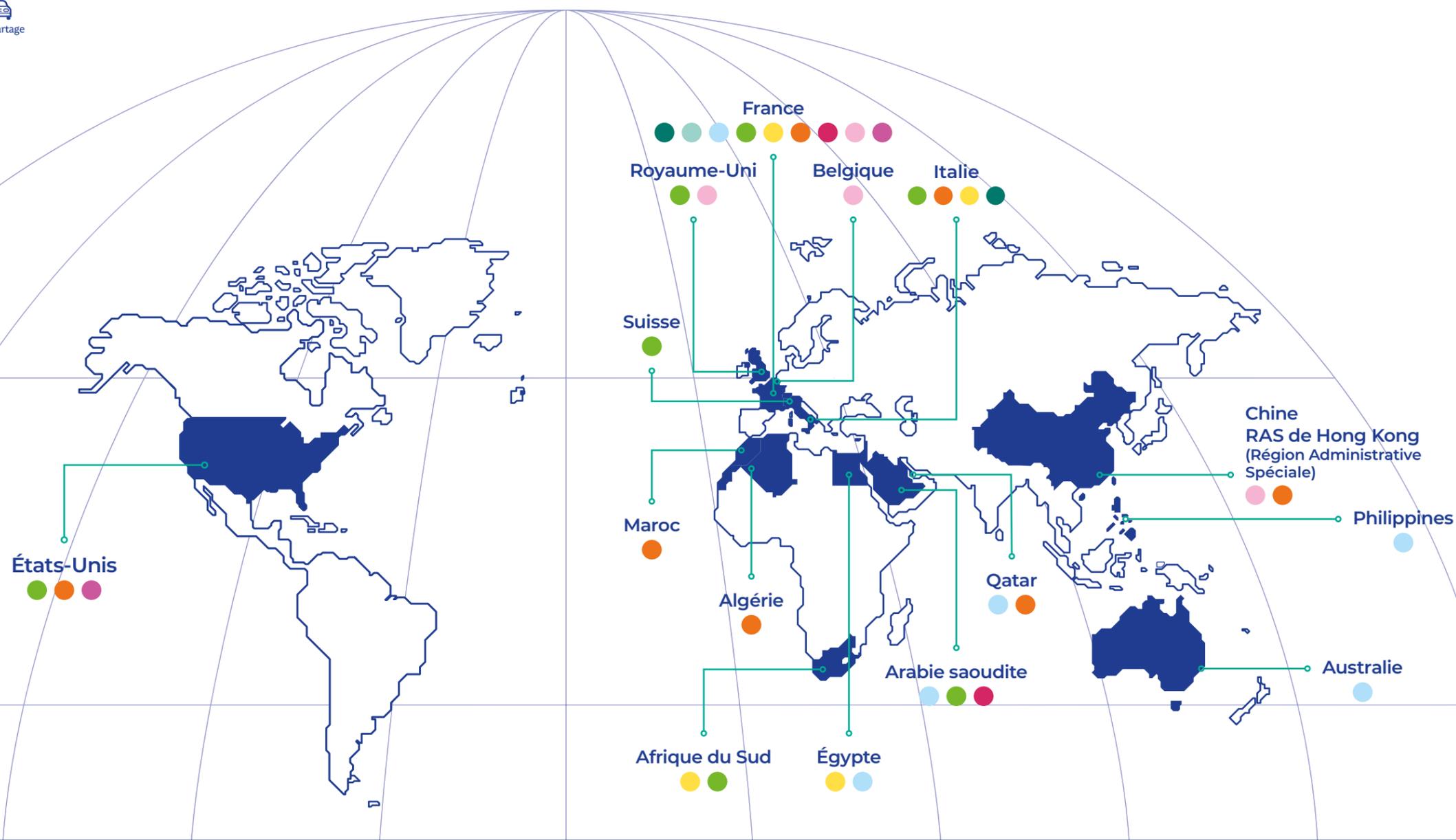
(4) <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14587>.

(5) Trotinettes, vélos en libre-service, VTC, véhicules autonomes partagés. Analyse BCG, 2021.

3^e opérateur mondial de transports urbains

Implanté dans 15 pays, sur 5 continents en 2022, le groupe RATP est le 3^e opérateur mondial de transports urbains. Chaque jour, ses salariés se mobilisent pour développer, exploiter, entretenir et moderniser des systèmes de transport collectif innovants et répondre ainsi aux besoins de mobilité des populations. 9 modes de transport sont exploités au quotidien : métro, tramway, bus urbain et interurbain, train régional, *sightseeing*, navette maritime, transport à la demande, câble et véhicule autonome. Le Groupe a noué des partenariats de façon à développer ses activités sur la chaîne des nouvelles mobilités : vélo, scooter électrique en libre-service, covoiturage, autopartage, parking intelligent et connecté.

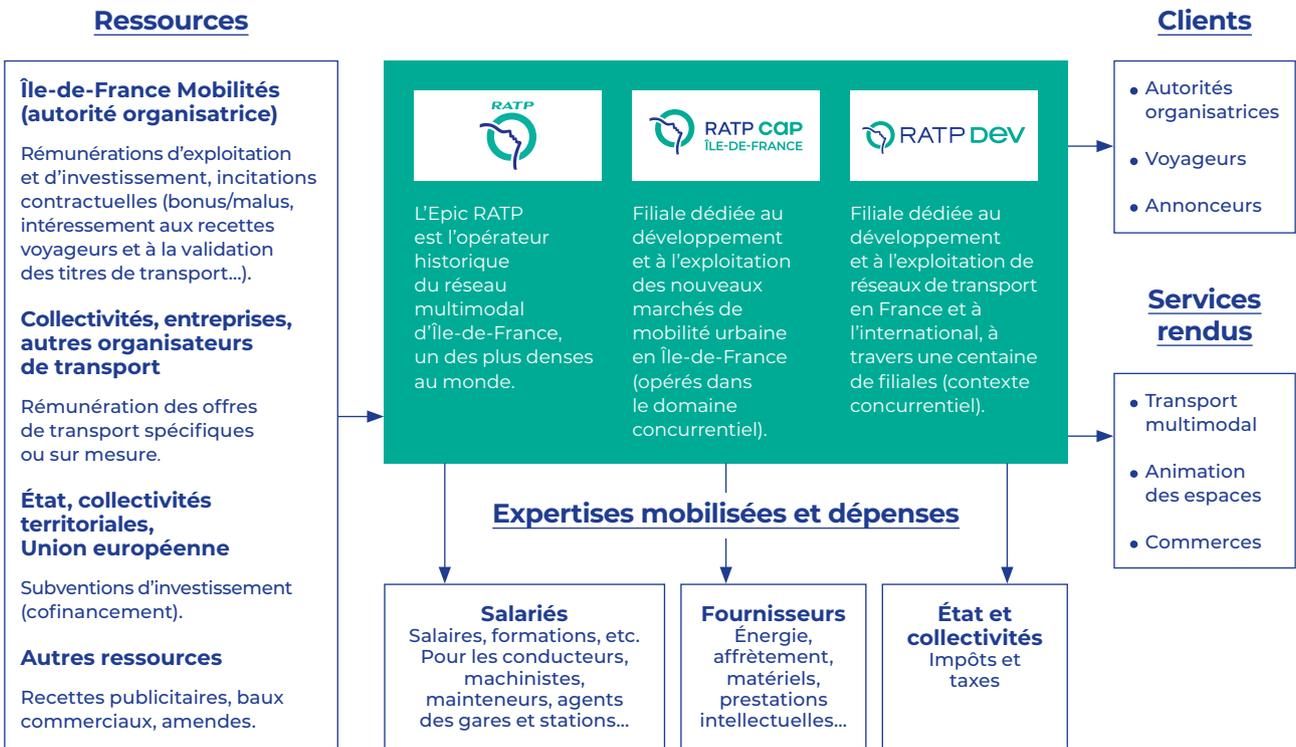
Objectif : proposer des solutions de mobilité responsables, adaptées, complémentaires, sûres et connectées. En effet, les attentes des villes et de leurs habitants sont aujourd'hui multiples et tout particulièrement orientées vers la transition écologique et les nouvelles technologies.



Focus sur notre modèle d'affaires

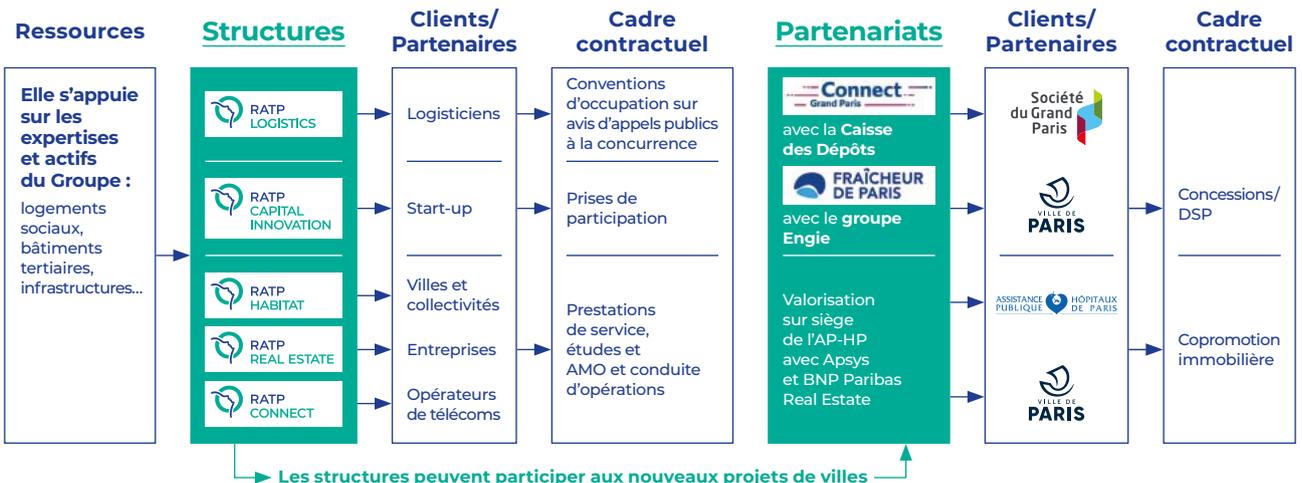
Le Groupe exerce son activité dans les domaines des mobilités, des services urbains et de la gestion des infrastructures. Il assure également au quotidien la sûreté des voyageurs et d'autres services (billettique, gestion des espaces commerciaux dans les emprises de transport, maintenance des ascenseurs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

Mobilités



Services urbains

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



Gestion des infrastructures

Ressources

Activités régulées par l'ART

Île-de-France Mobilités (autorité organisatrice)

- Rémunération d'exploitation et d'investissement pour le réseau historique (contrat pluriannuel)
- Rémunération pour la préfiguration du réseau du Grand Paris Express, ou GPE, (convention dédiée)

Société du Grand Paris (SGP)

- Expression des besoins de maintenance et vérifications associées (convention dédiée)

Activités non régulées (résultat partagé à 50% avec l'autorité organisatrice)

- Recettes publicitaires
- Mandats de gestion des locaux commerciaux
- Redevances télécoms pour l'utilisation des infrastructures

État, SGP et collectivités

Subventions d'investissement (cofinancement)

Autres

- Valorisation immobilière

RATP INFRASTRUCTURES

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

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

M	RE R	+ de 70 familles d'équipement
14 lignes + 2 lignes bis	2 lignes (A et B)	
371 stations	66 stations	
201 km de voies	118 km de voies	

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

À terme :

1^{er} réseau automatisé au monde	200 km de lignes supplémentaires	68 nouvelles gares
--	---	---------------------------

Clients

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

Services rendus

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

Expertises mobilisées et dépenses

Salariés Salaires, formations, etc. Pour les maîtres d'œuvre, mainteneurs, ingénieurs, chefs de projet, supports...	Fournisseurs Matériels et prestations	État et collectivités Impôts et taxes
--	---	---

Sûreté

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

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

Pour accompagner l'ouverture à la concurrence, un nouveau modèle économique basé sur une tarification par prestations⁽²⁾, régulée par l'autorité régulatrice des transports, devrait entrer en vigueur en 2023.

RATP SMART SYSTEMS

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

RATP TRAVEL RETAIL

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

RATP MAINTENANCE SERVICES

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

Autres services

(1) RATP Sûreté est un service interne de sécurité dont les agents du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) sont assermentés, agréés et armés et disposent de prérogatives spécifiques comme le pouvoir d'éviction.

(2) Proposées aux opérateurs de transport, aux autorités organisatrices et aux exploitants de services de transport.

Notre modèle de création de valeur

Nos ressources

Humaines

- **+ de 71 000** collaborateurs dont un quart à l'international
- **271** métiers

Intellectuelles

- **1,86 M** d'heures de formation dispensées par an
- **5,64 %** de la masse salariale de l'Epic consacrée à la formation
- **2 000** ingénieurs en Île-de-France

Financières

- **6 076 M€** de chiffre d'affaires consolidé
- **51 %** du chiffre d'affaires du Groupe aligné à la taxonomie verte européenne (éligible à 89 %)
- **994 M€** de capacité d'autofinancement consolidée
- **Fonds investissement start-up de 30 M€** dédié à l'investissement dans des start-up qui développent de nouveaux services et de nouvelles mobilités

Industrielles

- **14** lignes de métro (+ 2 lignes bis), **8** de tramway, **2** de RER et **335** de bus en Île-de-France
- **52 %** de bus hybrides, électriques ou GNV dans la flotte francilienne

Énergétiques

- **3 359 GWh** d'énergie consommée

Notre création de valeur pour la ville durable

Remettre l'humain au cœur

- **415** points de contact métro et RER en Île-de-France
- **86,60 %** de clients satisfaits (source : enquête de perception d'Île-de-France Mobilités)
- **100 %** du réseau bus de Paris accessible aux personnes à mobilité réduite
- **100 %** des gares RER franciliennes accessibles aux personnes à mobilité réduite
- **209 000** bénéficiaires des projets de la Fondation Groupe RATP

Limitier les impacts écologiques de la vie urbaine

- **50 fois moins de CO₂** émis en métro/RER/tramway qu'en voiture individuelle
- **-21 %** d'émissions de GES par voyageur-km par rapport à 2015
- **100 %** des activités certifiées ISO 50001 en Île-de-France (management de l'énergie)
- **45 %** des dépenses d'exploitation du Groupe alignées à la taxonomie verte européenne (éligibles à 52 %)
- **6,7 M** de trajets nouvelles mobilités
- **99,75 %** de déchets d'exploitation valorisés en Île-de-France (hors déchets de chantier et déchets des voyageurs)
- **2,5 ha** végétalisés sur le domaine immobilier de la RATP

Créer des emplois et de la valeur dans les territoires

- **8 317** embauches en 2022
- **Investissements consolidés du Groupe : 2 386 M€** (y compris investissements réalisés pour le compte de la SGP)
- **31 %** des dépenses d'investissement du Groupe alignées à la taxonomie verte européenne (éligibles à 83 %)
- **550** commerces dans les espaces du réseau en France et **30 000 m²** de surfaces commerciales
- **170 000 km** équipés en fibre optique par RATP Connect en Île-de-France
- **15 %** des achats effectués auprès de PME en France

Contribuer à la sûreté des transports

- **27 000** agents au contact des voyageurs en Île-de-France, dont plus de **1 000** dédiés à leur sécurité

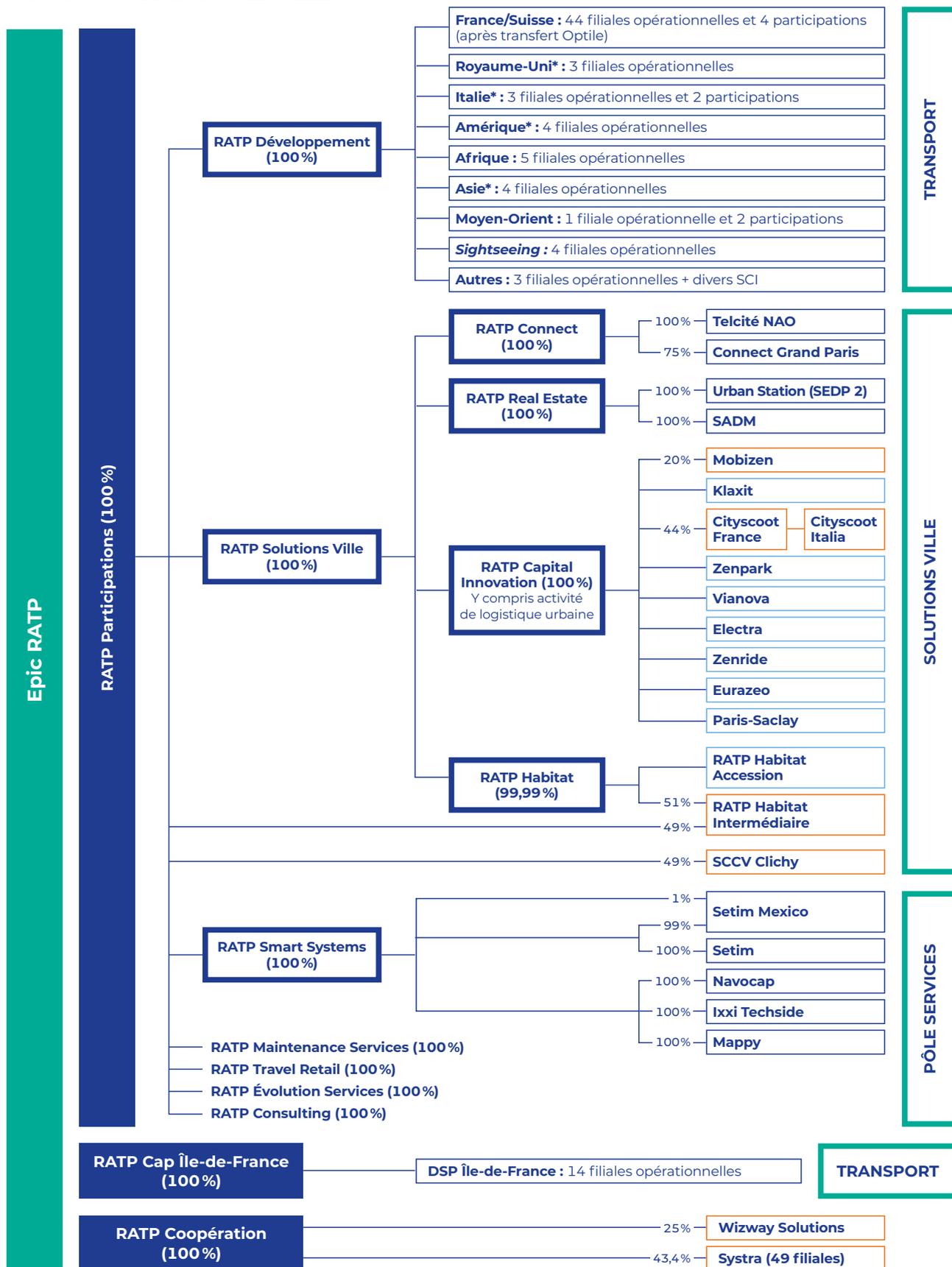
Périmètres

- RATP
- Groupe RATP
- RATP, RATP Dev, RATP Solutions Ville
- RATP, RATP Real Estate
- RATP Travel Retail
- RATP Connect
- RATP et périmètre de reporting extra-financier de RATP Dev
- RATP Capital Innovation



Organigramme du Groupe

31 décembre 2022



■ Mise en équivalence □ Non consolidé

* Filiales détenues par l'intermédiaire d'une holding détenue à 100%.

NB : la liste des filiales du périmètre consolidé est fournie au point 39 des annexes aux comptes consolidés.

RAPPORT DE GESTION

Résultats financiers

PAGE 16

Contrôle interne et gestion des risques

PAGE 30

Déclaration de performance extra-financière

PAGE 50

Résultats financiers

« Les résultats contrastés de l'exercice 2022 témoignent de l'ampleur des vents contraires auxquels le groupe RATP est confronté, dans un contexte macroéconomique et social difficile. »

Jean Castex
Président-directeur général

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'infrastructure.

L'année 2022 a été marquée par une reprise nette du trafic voyageurs en Île-de-France (+21%), qui poursuit son rattrapage des effets de la crise sanitaire, et par une croissance dynamique du chiffre d'affaires (+10% pro forma), tirée par le développement des filiales (+50%), avec notamment la montée en puissance du contrat bus en Toscane et les effets du développement en France et aux États-Unis.

Néanmoins l'exercice a été marqué par d'importantes difficultés, en France et à l'étranger : (i) un contexte macroéconomique défavorable lié au conflit en Ukraine, avec une forte hausse de l'inflation, tant sur les coûts de l'énergie que sur les évolutions salariales, qui n'a été que partiellement couverte par les clauses d'indexation des contrats avec les autorités organisatrices; (ii) des difficultés à réaliser l'offre de transport contractuelle, en Île-de-France, à Londres et aux États-Unis, en raison de tensions élevées sur le marché du travail, de difficultés de recrutement et des taux d'absentéisme élevés qui n'ont pas retrouvé leur niveau d'avant la crise sanitaire; (iii) des retards dans l'exécution des programmes d'investissement, notamment sur les matériels roulants, liés aux tensions sur les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Le groupe RATP s'emploie à normaliser au plus vite la situation et à redresser la qualité de service sur l'ensemble des marchés affectés, à travers une accélération des campagnes de recrutement, qui porte déjà ses fruits, et une politique salariale visant à garantir le pouvoir d'achat des salariés et à améliorer l'attractivité des métiers en tension. Ces efforts doivent permettre à la RATP de redresser le niveau et de garantir l'exécution de l'offre de transport contractuelle en Île-de-France, et d'être au rendez-vous des grands événements à venir, la Coupe du monde de rugby en 2023 et les Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

« Les résultats contrastés de l'exercice 2022 témoignent de l'ampleur des vents contraires auxquels le groupe RATP est confronté, dans un contexte macroéconomique et social difficile. Cette situation, qui pèse sur l'ensemble des acteurs du système de transport public (autorités organisatrices, opérateurs de transport et voyageurs), appelle des solutions globales pour maintenir et développer un service public de qualité.

Ma priorité en ce début d'année 2023 est de redresser le niveau de l'offre de transport produite par la RATP en Île-de-France pour redonner à nos usagers la qualité de service qu'ils sont en droit d'attendre. Nous devons également nous préparer aux grands rendez-vous des Jeux olympiques et paralympiques de l'été 2024 et, d'ici là, de la Coupe du monde de rugby.

Pour répondre à ces enjeux, nous redoublons d'efforts afin d'attirer et de fidéliser nos salariés : la RATP a conclu avec ses organisations syndicales représentatives des accords majoritaires sur le temps de travail des conducteurs de bus et sur les négociations annuelles obligatoires et lancé une campagne de recrutement sans précédent qui porte déjà ses fruits. L'amélioration du quotidien passera aussi par la poursuite de notre effort massif d'investissement, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités, avec l'arrivée de nouveaux trains sur les lignes 11 et 14, la fin de l'automatisation de la ligne 4, et le déploiement progressif de trains modernisés sur la ligne 6. »

Jean Castex, président-directeur général du groupe RATP

LA SOCIÉTÉ MÈRE ET SON ENVIRONNEMENT CONTRACTUEL

La société mère, la Régie autonome des transports parisiens (RATP), est un établissement public à caractère industriel et commercial (Epic) créé par la loi du 21 mars 1948, doté d'une personnalité juridique à laquelle la loi confère le statut de personne moral de droit public. Son siège social est situé au 54, quai de la Rapée, 75012 Paris (immatriculation au RCS de Paris).

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

Cette même loi a décidé que l'exploitation des lignes de transport créées avant le 3 décembre 2009 se poursuivrait dans le cadre des conventions en cours à cette date et de celles négociées dans le cadre légal défini jusqu'au 31 décembre 2024 pour les services de bus, jusqu'au 31 décembre 2029 pour les services de tramway et jusqu'au 31 décembre 2039 pour les autres services de transport (métro et RER). Les droits d'exploitation de lignes confiés à la RATP sont donc limités dans le temps, le renouvellement des lignes étant alors soumis à appels d'offres.

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

L'offre et la tarification de transport en Île-de-France sont définies par Île-de-France Mobilités (anciennement Stif). L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités. Dans le cadre de ces contrats, la RATP s'engage sur la production d'un service de référence de transport, défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération 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.

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

La rémunération de l'activité de sûreté de la RATP s'inscrit dans le cadre du décret n° 2021-598 du 14 mai 2021. Ce décret prévoit des principes de tarification définissant les conditions de réalisation des prestations et en fixant le tarif. À date, le contrat signé avec Île-de-France Mobilités pour la période 2021-2024 définit une rémunération forfaitaire de l'activité de sûreté. Les travaux avec l'autorité de régulation des transports sont en cours pour définir et valider la tarification de ces activités; les tarifs devraient aboutir courant 2023.

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

Les rémunérations d'Île-de-France Mobilités comprennent ainsi :

- les rémunérations d'exploitation couvrant l'ensemble des charges prévisionnelles d'exploitation encourues pour la mise en œuvre des obligations contractuelles, figurant au compte d'exploitation prévisionnel de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure, à l'exception de certaines charges qui sont couvertes à l'euro de façon spécifique (certains impôts et taxes, principalement la contribution économique territoriale et la taxe foncière). Ces rémunérations sont révisibles par actualisation et par avenant. L'indice d'actualisation des rémunérations d'exploitation est la résultante de l'évolution d'indices de prix suivis 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'infrastructure, cette rémunération couvre les charges de capital relatives à la base d'actifs afférents aux activités régulées, mentionnées à l'article 2 du décret 2020-1752, et fait l'objet d'une régularisation annuelle compte tenu de la valeur réelle de la base d'actifs et du montant des dotations aux amortissements;
- une subvention *lease* spécifique couvrant le financement de l'acquisition des matériels roulants des tramways T3, T5, T6, T7 et T8;
- une rémunération spécifique et transitoire des missions de sûreté couvrant les charges d'exploitation prévisionnelles, y compris les dotations aux amortissements, majorées d'une marge raisonnable : ce mécanisme de rémunération sera revu dans le cadre du processus de régulation, pour y apporter les adaptations nécessaires sur la base des modalités tarifaires qui seront validées par l'autorité de régulation des transports;
- enfin, une rémunération forfaitaire, révisée d'un commun accord avec Île-de-France Mobilités tous les quadrimestres, visant à couvrir les coûts des mesures de protection des voyageurs et des agents rendues nécessaires par le contexte sanitaire.

La RATP et Île-de-France Mobilités ont décidé d'un commun accord, dans le cadre de la négociation du nouveau contrat RATP-Île-de-France Mobilités 2021-2024, de faire évoluer les mécanismes de financement de l'exploitation et des investissements, en vue de les normaliser et d'intégrer les nouvelles dispositions prévues par la loi LOM :

- les rémunérations, qui étaient auparavant dimensionnées pour dégager une capacité d'autofinancement égale au montant des investissements sur fonds propres prévisionnels, sont désormais fixées pour couvrir strictement les coûts d'exploitation prévisionnels et les amortissements prévisionnels, ainsi que la rémunération des capitaux engagés par l'Epic RATP;
- la rémunération des activités régulées du 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 évolue. Sur la période 2021-2024, la part des investissements financés par des subventions d'Île-de-France Mobilités ou d'autres financeurs contrat de plan État-Région, s'établira à plus de 60 %, contre 45 % sur la période contractuelle précédente (2016-2020). Le montant global des investissements est prévu en croissance de 25 % par rapport au précédent contrat, à 8,5 milliards d'euros en quatre ans, dont 3,5 milliards d'euros en fonds propres investis par l'Epic RATP;
- parallèlement, avec la mise en œuvre du tarif unique, qui amplifie la mutualisation des recettes entre opérateurs et réduit le lien entre les recettes directes et les actions de l'opérateur, et en préparation à l'ouverture à la concurrence, le modèle de rémunération de ce contrat s'inscrit dans le cadre d'une convention conclue sur le fondement de l'article R. 1241-22 du Code des transports dans laquelle l'ensemble des recettes directes des titres de transport (hormis les frais de dossier) reviennent à Île-de-France Mobilités. RATP collecte donc désormais les recettes directes en son nom et pour le compte d'Île-de-France Mobilités, à qui elle les reverse intégralement;

- dans ce cadre, le risque commercial (recettes liées au trafic) reste néanmoins partagé entre la RATP et Île-de-France Mobilités, avec la mise en place d'un intéressement aux recettes voyageurs. Pour chaque année du contrat, une prévision en volume des recettes voyageurs est fixée et constitue l'objectif pris en compte pour le calcul de l'intéressement de la RATP. Si cet objectif n'est pas atteint ou, au contraire, s'il est dépassé, la RATP reverse à Île-de-France Mobilités, ou perçoit de la part d'Île-de-France Mobilités, 15 % de l'écart à l'intérieur d'une bande passante de +/- 3 % autour de l'objectif, et 10 % hors de cette bande passante. Cet écart est ensuite pondéré à 74 % afin de ne représenter que la part du transport ferré (RER et métro). Pour les activités du réseau de surface, un intéressement aux validations est mis en place et suit les mêmes principes que l'intéressement aux recettes directes;
- le risque tarifaire reste supporté par Île-de-France Mobilités : les évolutions du prix de vente des titres de transport donnent lieu à un ajustement de l'objectif de recettes.

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

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

LES DOMAINES DE COMPÉTENCE DES FILIALES

En 2022, le portefeuille a principalement été impacté par :

- la reprise au 1^{er} janvier par **RATP Cap Île-de-France** des activités de transport public en Île-de-France (réseau Optile) précédemment opérées par **RATP Dev**;
- la création de deux filiales ayant vocation à réaliser des prestations internes au groupe RATP : **RATP Évolution Services**, qui opère des prestations de comptabilité, de paie et de gestion administrative, et **RATP Consulting**, qui réalise des prestations de conseil (*project management office*, conseil en organisation, conduite du changement);
- la montée au capital de **Cityscout**, aux côtés de la Caisse des dépôts et consignations (CDC), désormais détenue à 44 % via **RATP Capital Innovation** (filiale de **RATP Solutions Ville**).

RATP PARTICIPATIONS ET SES FILIALES

Les filiales de **RATP Participations** sont structurées autour de trois pôles :

- Transport (**RATP Dev**);
- Services urbains : **RATP Solutions Ville** et ses filiales **RATP Connect**, **RATP Real Estate**, **RATP Capital Innovation** et **RATP Habitat**, ainsi que la **SCCV Clichy**;
- Autres services (**RATP Smart Systems**, **RATP Travel Retail**, **RATP Maintenance Services**);
- auxquels s'ajoutent les filiales « prestataires internes » : **RATP Évolution Services** et **RATP Consulting**.

Pôle Transport

RATP Développement (RATP Dev) est la filiale développant et gérant les contrats d'exploitation de réseaux de transports publics

gagnés en dehors du périmètre du monopole historique de la RATP, en France et à l'international. À compter de 2022, les contrats de réseaux de transports publics 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 et des futurs contrats de métro automatique du Grand Paris Express. Dans cette perspective, **RATP Dev**, porteur du savoir-faire Groupe dans ce domaine, a noué un partenariat commercial avec Alstom et ComfortDelGro pour répondre aux appels d'offres. **RATP Dev** et ses filiales représentent aujourd'hui la plus grande part de l'activité du Groupe exercée en dehors de la RATP maison mère.

Le secteur fait appel d'une manière générale aux contributions publiques, tant pour l'exploitation que pour les investissements. Le client (l'autorité organisatrice du réseau) exige généralement à ce titre, pour des raisons de gouvernance, la constitution de filiales ad hoc pour l'exécution du contrat. **RATP Dev SA**, qui est en charge des activités de management et de gestion du portefeuille de contrats, détient ainsi 110 sociétés⁽¹⁾ avec des activités opérationnelles réparties dans 15 pays parmi lesquels la France, l'Italie, le Royaume-Uni, les États-Unis, l'Afrique du Sud et l'Arabie saoudite, qui sont les plus importants en termes de contribution au chiffre d'affaires à fin décembre 2022.

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

Pôle Services urbains

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

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

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

Dans le prolongement des activités de gestion de site de **RATP Real Estate**, **Urban Station** (SEDP 2), sa filiale à 100%, porte les projets de modernisation et de réduction de l'empreinte tertiaire pour le compte de la RATP.

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

RATP Habitat, créée en 1959, construit, réhabilite et gère un patrimoine de près de 9000 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 à d'autres réservataires comme Action Logement.

RATP Habitat propose une offre complète et diversifiée de logements :

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

S'agissant des télécommunications, **RATP Solutions Ville** s'appuie sur **RATP Connect**, filiale spécialisée dans le déploiement de la fibre noire. La fibre est notamment déployée dans les tunnels du métro et du RER en vue de la louer aux opérateurs télécoms, assurances, grands comptes publics et PME. Le réseau représente 170 000 kilomètres de fibres. **Telcité NAO** est la filiale de **RATP Connect** portant la couverture du réseau RATP et de la ligne 14 sud en 3G/4G.

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

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

En 2022, **RATP Capital Innovation** a procédé à la prise de contrôle conjointe de **Cityscot**, désormais consolidé dans les comptes par la méthode de mise en équivalence (détention à hauteur de 44 %), tout comme la filiale italienne de **Cityscot**, détenue par la structure française. **Cityscot** est une start-up française, créée en 2014. En proposant des scooters électriques en libre-service, elle est l'un des seuls acteurs français leader sur le marché innovant de la micromobilité et participe, aux côtés des transports en commun, à réduire l'empreinte carbone

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

(2) Mise en équivalence.

générée par les déplacements. Elle propose ainsi aux collectivités et aux citoyens un service de mobilité zéro émission, silencieux et durable, complémentaire aux transports en commun. Le changement d'actionariat marque une nouvelle étape dans le développement de **Cityscoot**, qui revoit en profondeur son modèle d'exploitation suite à la crise sanitaire, tout en poursuivant les innovations permettant d'améliorer encore l'expérience client.

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

Pôle Autres services

Le pôle se structure autour de trois filiales.

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

L'entreprise gère à ce titre le système de billetterie de Paris et sa banlieue (12 millions de données de validation sans contact traitées quotidiennement), plus grand réseau multimodal au monde avec la présence de métros, RER, bus et tramways. Elle conçoit, intègre, exploite et maintient des systèmes de billetterie, d'information multimodale et d'aide à l'exploitation. Via ses filiales **Ixxi Techside**, **Navocap** et **Setim**, **RATP Smart Systems** bénéficie également d'une présence à Bordeaux, Toulouse, Saint-Étienne et Mexico.

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

- d'offrir une proposition personnalisée de services complets en matière d'aide à la mobilité, de la voiture particulière aux transports en commun en passant par les taxis, les nouvelles mobilités en *free-floating*, etc.;
- de faciliter les déplacements via une solution intégrée permettant de planifier, réserver et payer ses déplacements grâce à une application mobile unique.

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

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

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

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

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

RATP ÉVOLUTION SERVICES

RATP Évolution Services, créée en 2022, est un centre de services partagés qui réalise la comptabilité, les déclarations fiscales, les règlements, la paie et la gestion administrative des personnels pour le compte de l'Epic et de ses filiales françaises.

RATP CONSULTING

Constituée d'une équipe d'experts et de consultants, la filiale a vocation à apporter des prestations de conseil aux autres entités du Groupe, notamment dans la gestion de projet et la conduite du changement.

RATP CAP ÎLE-DE-FRANCE

RATP Cap Île-de-France, créée en 2020, est chargée de préparer et répondre aux appels d'offres menés par Île-de-France Mobilités sur le bassin historique de la RATP (le territoire de Paris et la première couronne), tout particulièrement sur le réseau bus, mais aussi, au rythme du calendrier commercial, sur les modes tramway, tram-train et ferroviaire.

Le gain d'un appel d'offres conduit systématiquement, à la demande de l'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités, à la création d'une filiale dédiée pour assurer l'exploitation du réseau de transport. **RATP Cap Île-de-France** portera les parts du groupe RATP dans ces filiales dédiées.

Les réponses aux appels d'offres des lignes L15, L16 et L17 du Grand Paris Express (métro automatique) sont en revanche assurées par RATP Développement dans le cadre de son partenariat avec les groupes ComfortDelGro et Alstom.

Depuis le 31 décembre 2021, **RATP Cap Île-de-France** a repris l'exploitation des contrats Optile, jusqu'alors opérés par RATP Dev. À ce titre, elle poursuit l'intense activité de réponse aux appels d'offres qui se poursuivent sur le réseau de la grande couronne et ont démarré en 2022 sur le réseau de Paris et petite couronne.

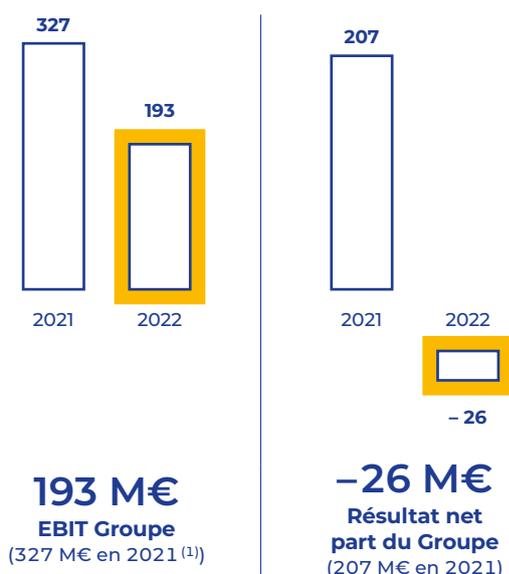
À fin 2022, **RATP Cap Île-de-France** compte 14 filiales opérationnelles.

RATP COOPÉRATION ET SES PARTICIPATIONS

RATP Coopération, outre le portage de participations minoritaires (**Systra** et **Wizway**), exerce en propre une activité d'assistance technique pour le compte d'autorités publiques gérant des réseaux de transports publics dans les pays dans lesquels le groupe RATP ne dispose pas d'implantations permanentes, et plus particulièrement en Afrique.

Systra est une participation de la RATP détenue à 43,4% via **RATP Coopération**. **Systra** constitue un groupe de conseil et d'ingénierie, leader mondial de la conception des infrastructures de transport. Présent dans plus de 80 pays par le biais de filiales, de succursales ou de contrats, **Systra** intervient sur les différentes phases des projets de transport : études amont et de conception, phases de construction, test et mise en service, exploitation et maintenance.

6 076 M€
de chiffre d'affaires consolidé Groupe
(contre 5540 millions d'euros en 2021⁽¹⁾)



2 386 M€
investis par le groupe RATP
(2 708 millions d'euros en 2021)

Un endettement net de
5 536 M€
(5 694 millions d'euros en 2021)

1 – Les principales évolutions en 2022

L'année 2022 est marquée par une reprise nette du trafic voyageurs, qui poursuit son rattrapage après la crise sanitaire, et par une forte croissance du chiffre d'affaires du Groupe (+10% pro forma⁽²⁾, soit +536 millions d'euros), tirée par cette reprise et par le développement des filiales, avec notamment la montée en puissance du contrat des bus de Toscane et le développement en France et aux États-Unis.

Néanmoins, des difficultés ont été rencontrées en 2022 en France et à l'étranger du fait :

- du **contexte macroéconomique défavorable** lié au conflit en Ukraine, avec une forte accélération de l'inflation, qui impacte les coûts d'approvisionnement en énergie et la dynamique des évolutions salariales. Ces évolutions ne sont que partiellement couvertes par les contrats avec les autorités organisatrices, notamment en Île-de-France et à Londres, ce qui se traduit par un impact négatif de -104 millions d'euros de l'inflation sur le résultat net consolidé en 2022;
- des **difficultés de recrutement** sur un marché du travail particulièrement tendu en France, à Londres et aux États-Unis, conjuguées à la **persistance d'un niveau élevé d'absentéisme maladie**, malgré l'amélioration du contexte sanitaire. Cette situation pénalise directement la réalisation de l'offre et affecte fortement le chiffre d'affaires et le résultat net (-95 millions d'euros, dont -70 millions d'euros pour l'Epic RATP et -17 millions d'euros pour les filiales), à travers les réfections et pénalités reversées aux autorités organisatrices, mais aussi, pour la RATP, l'augmentation du déficit du régime d'assurance sociale porté par l'employeur. Le groupe RATP s'emploie à normaliser au plus vite la situation et à redresser la qualité de service sur l'ensemble des marchés affectés, à travers une accélération de ses plans de recrutement et une politique salariale visant à garantir le pouvoir d'achat des salariés et à améliorer l'attractivité de ses métiers en tension;
- des **tensions sur les chaînes d'approvisionnement au niveau mondial**, qui ralentissent la mise en œuvre des projets d'investissement, en particulier les livraisons de matériels roulants et de certains composants (câbles, électronique, etc.).

Les résultats du Groupe sont fortement impactés par ce contexte défavorable, malgré les effets positifs du redressement de l'activité et la poursuite des efforts de productivité :

- le **résultat opérationnel (EBIT) ressort à 193 millions d'euros** (3,2 % du chiffre d'affaires), contre 327 millions d'euros pro forma en 2021 (5,9%);
- le **résultat net part du Groupe** est négatif à -26 millions d'euros, contre +207 millions d'euros en 2021.

Epic RATP

La sortie de la crise sanitaire, qui avait encore marqué l'exercice 2021 avec le dernier confinement, a permis au trafic en Île-de-France, en hausse de +21%, de retrouver des niveaux proches des niveaux historiques (-14%, contre -29% fin 2021). Cette reprise d'activité impacte positivement l'intéressement aux recettes commerciales et aux validations versées par Île-de-France Mobilités, ainsi que les activités commerciales sur notre réseau (OrlyVal, publicité, baux commerciaux...).

(1) Un retraitement des comptes 2021 a été opéré afin de permettre leur comparabilité aux comptes 2022, suite au reclassement en 2022 de certaines activités à l'étranger (bus londoniens hors *Sightseeing*, tramways algériens) selon la norme IFRS 5.

(2) Afin de rendre les résultats comparables d'une année sur l'autre, les variations sont calculées par rapport aux comptes de 2021 retraités (pro forma), du fait du reclassement de certaines activités à l'étranger (bus londoniens hors *Sightseeing*, tramways algériens) en 2022 selon la norme IFRS 5.

Les projets d'extension du réseau se sont poursuivis, avec la mise en service en janvier du prolongement de la ligne 4 vers Bagneux (deux nouvelles stations) et en mai du prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers (deux nouvelles stations).

La transition énergétique de la flotte de bus monte en puissance avec 471 nouveaux bus électriques et biométhane, ce qui ramène la part des bus diesel dans le parc à 46%, faisant ainsi évoluer le mix énergétique de la RATP, en ligne avec ses engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La persistance d'un absentéisme maladie élevé et le manque d'effectifs ont fortement pesé sur la couverture de service du réseau de bus, qui s'est dégradée à l'été 2022 pour atteindre 75% de l'offre contractuelle en septembre-octobre. Des plans d'action vigoureux ont été engagés à la mi-2022 avec une accélération du plan de recrutements (1 500 nouveaux agents recrutés en 2022), un plan de lutte contre l'absentéisme (mise en place expérimentale de primes de production, qualité de vie au travail, abaissement de l'âge minimal d'accès au métier, accélération de la délivrance des permis D, etc.) et un accord majeur conclu début 2023 sur les conditions de travail des machinistes receveurs. Ces efforts portent leurs fruits et ont permis de ramener la production à 84% de l'offre contractuelle en janvier 2023.

La forte augmentation de l'inflation, qui a atteint 5,4% en 2022, contre 1,6% en 2021, consécutive au conflit ukrainien, a fortement impacté les résultats 2022 de l'Epic. Elle a en effet conduit l'entreprise à mettre en œuvre plusieurs augmentations salariales significatives en cours d'année (soit une hausse de 5,2% de la rémunération moyenne des personnes en place) pour préserver le pouvoir d'achat des salariés et l'attractivité des métiers de la RATP. La RATP a également subi, malgré une politique de couverture qui a permis d'amortir le choc sur 2022, une très forte hausse des prix de l'énergie, du fait notamment des tensions sur le gaz, dont le prix a doublé entre 2021 et 2022. Au total, après application des clauses d'indexation prévues par le contrat passé avec Île-de-France Mobilités, l'impact négatif de l'inflation sur le résultat opérationnel est de -96 millions d'euros. L'indexation de la part des rémunérations liées à la masse salariale est en effet limitée à 1,5% par an.

Le contexte macroéconomique et géopolitique met également en tension les chaînes d'approvisionnement au niveau mondial, avec une forte demande des entreprises du fait du redémarrage de l'activité post-Covid, mais une offre dégradée du fait de goulots d'étranglement. Cette situation impacte directement la réalisation du programme d'investissement de la RATP, qui affiche un léger retrait par rapport à 2021 (-7%) tout en restant sur des niveaux historiquement élevés (2,2 milliards d'euros), portés par le plan d'investissements très ambitieux du contrat 2021-2024 conclu avec Île-de-France Mobilités (8,5 milliards d'euros sur quatre ans).

FILIALES

Après une année 2021 et un premier trimestre 2022 encore marqués par la crise du Covid-19, l'activité des filiales a progressivement repris en France et dans le monde, en lien avec la levée des restrictions (à l'exception de Hong Kong), y compris sur les activités les plus sensibles au contexte sanitaire : les bus touristiques et les commerces présents sur le réseau RATP.

L'exercice 2022 a par ailleurs été négativement impacté, comme pour l'Epic, par la dégradation du contexte économique international : hausse des prix (matières premières, énergie), tensions sur le marché du travail (hausse des salaires, pénurie de conducteurs,

absentéisme, etc.). Les impacts sur les contrats d'exploitation de réseaux de transports en commun varient selon les dispositions contractuelles et les modalités de couverture des variations de prix par les autorités organisatrices.

1.1 – Activités de transport

1.1.1 – Epic

En 2022, le trafic sur le périmètre de l'Epic RATP en Île-de-France progresse fortement. Il s'élève ainsi à 2 859 millions de voyages (MV), en hausse de +498 MV (+ 21%) par rapport à 2021, mais reste néanmoins inférieur de -14% à son niveau de 2019.

Cette progression du trafic résulte principalement :

- **de l'effet de rattrapage lié à la sortie de la crise sanitaire.** La reprise du trafic s'avère plus dynamique pour les modes qui avaient été plus affectés par la crise sanitaire (métro, RER). La reprise est moindre sur le réseau de surface;
- **de l'effet des difficultés de production au second semestre sur le réseau de surface.**

Le trafic annuel du métro affiche un rebond de + 32 % (+ 324 MV). Le trafic du métro, après un début d'année impacté par la pandémie, progresse tout au long de l'année pour se situer à un niveau de l'ordre de -11% de 2019, bénéficiant de la levée des restrictions sanitaires et de la reprise du tourisme. Le trafic de la semaine reste plus impacté par le télétravail, alors que celui du week-end se rapproche de son niveau de 2019. Les reports du bus vers le métro ont également contribué à ces résultats. Le trafic reste encore inférieur de -158 MV au niveau d'avant-crise (2019).

Le trafic annuel du RER progresse de + 35 % (+ 119 MV) par rapport à l'année 2021, bénéficiant notamment d'un report des utilisateurs de la voiture, du fait de la hausse des prix du carburant. Le trafic reste inférieur de -36 MV au niveau d'avant-crise (2019).

Le réseau de surface (Epic) a enregistré en 2022 une légère hausse de son trafic (+6 %; +56 MV), plus mesurée que celle des réseaux ferrés, du fait de fortes difficultés de production sur l'année liées aux difficultés de recrutement et à l'absentéisme. Le réseau tramway est toutefois moins affecté (+17%) que le réseau bus (+2%). Le trafic reste inférieur de -260 MV (-20%) au niveau d'avant-crise (2019).

1.1.2 – Les autres évolutions en France

RATP Dev a consolidé ses positions en renouvelant la quasi-totalité des contrats urbains à Bourges, Vienne, Laon et Annemasse.

Filiale de RATP Dev (51%) et des Transports publics genevois (49%), les Transports publics de l'agglomération d'Annemasse (TP2A) constituent le plus ancien réseau du portefeuille, exploité par RATP Dev depuis 2002. Rebaptisé « TAC (Transports annemassiens collectifs) Mobilités », ce réseau multimodal compte 120 collaborateurs et 37 véhicules circulant sur 7 lignes, dont une en BHNS.

La croissance a par ailleurs été portée par :

- le gain de deux contrats offensifs : le réseau de l'agglomération de Laval et les lignes interurbaines du Berry;
- le renforcement des activités en Haute-Savoie, notamment le réseau de l'agglomération de Thonon-les-Bains, avec un double enjeu :

- le doublement de l'offre de transport en fusionnant toutes les offres de transport conventionnelles en un réseau urbain dense, fluide et intermodal, mieux connecté avec les réseaux interurbains, français et suisses;
- le déploiement de solutions digitales innovantes pour fluidifier le parcours voyageur.

Ces évolutions sont en partie compensées par la sortie des contrats du Vexin (TVM/CTVMI) et le non-renouvellement du contrat de Valenciennes au 1^{er} janvier 2023.

RATP Dev poursuit son effort de développement commercial, avec :

- les réponses aux appels d'offres pour l'exploitation de délégations de service public dans les réseaux urbains et en appui dans le domaine de l'interurbain; parmi les offres en cours figurent celles de Toulon et Reims ou encore la candidature sur les différents lots du réseau de Lyon;
- un positionnement sur le ferroviaire suite à la mise en concurrence des marchés des trains express régionaux (TER). La filiale Régionéo répond notamment à l'appel d'offres de la région Pays de Loire portant sur l'exploitation des lignes Nantes-Niort-Chateaubriant et Nantes-Clisson et de cinq lignes dites « sud-Loire », soit 30 % du réseau régional;
- les offres en cours pour l'exploitation des lignes 15, 16 et 17 du réseau du Grand Paris Express, en partenariat avec Alstom et le singapourien ComfortDelGro Transit, ainsi que l'exploitation de la gare d'Orly. Les équipes se préparent par ailleurs à répondre à l'appel d'offres de la ligne 18.

L'année 2022 constitue la première année d'activité opérationnelle pour **RATP Cap Île-de-France** avec :

- la reprise en exploitation des onze contrats Optile précédemment opérés par RATP Dev : Cars Perrier, SQYBUS, Céobus, Mobicité, CFTM, STILE, PEM Mantes, RD Mantois, FlexCité 91, FlexCité 93, FlexCité TAD;
- le démarrage en août 2022 des deux contrats remportés en 2021 par le Groupe sur les réseaux Optile du plateau de Saclay et du T10/Paladin.

En 2022, **RATP Cap Île-de-France** a mené une intense activité commerciale, avec la poursuite des appels d'offres dans le cadre du processus d'ouverture à la concurrence du réseau Optile (bus de grande couronne) et les réponses aux premiers appels d'offres sur le réseau bus historique de l'Epic RATP, la procédure d'attribution de huit des douze lots définis par Île-de-France Mobilités ayant été engagée. RATP Cap Île-de-France poursuit également son développement en se positionnant sur des appels d'offres ferroviaires en Île-de-France, avec notamment le lot tram-train (T4-T11) – ligne Esbly-Crécy.

1.1.3 – Les autres évolutions à l'international

- Aux États-Unis, après le gain en 2021 d'un contrat dans le domaine du transport de personnes à mobilité réduite à Indianapolis (IndyGo), RATP Dev remporte le contrat de Greensboro, en Caroline du Nord, et de Lextran, dans le Kentucky.
- En Italie, 2022 a été la première année d'exploitation complète du réseau de bus de la région Toscane, premier contrat de RATP Dev. Le Groupe a repris avec succès dans une société unique l'exploitation de l'ensemble des lignes auparavant exploitées par 22 sociétés.
- Au Qatar, l'ouverture du tramway de Lusail a été réalisée le 1^{er} janvier 2022. RATP Dev a su relever avec succès le défi de la Coupe du monde de football en fin d'année, avec une exploi-

tion du métro de Doha au niveau de qualité de service attendu par le client.

- En Égypte, RATP Dev enregistre l'effet en année pleine de la reprise en exploitation de la ligne 3 du métro du Caire en juin 2021, et opère depuis septembre 2022 la nouvelle ligne de *light rail transit* desservant la nouvelle capitale égyptienne.
- En Arabie saoudite, RATP Dev poursuit sa mobilisation sur le métro de Riyad en vue d'une ouverture de la ligne 2 au printemps 2023.
- **RATP Dev** a remporté, en consortium avec Siemens, Plenary et Webuild, l'appel d'offres de la ligne aéroportuaire ouest de Sydney, en Australie, pour la construction d'une ligne de métro automatique (23 kilomètres, six stations) et son exploitation sur une durée de quinze ans. La ligne Western Sydney Airport a vocation à relier les zones résidentielles aux pôles d'emploi, notamment la nouvelle ville d'Aerotropolis, et à connecter les voyageurs du nouvel aéroport Western Sydney International (Nancy-Bird Walton) au reste du réseau de transports publics de Sydney.
- En Serbie, RATP Dev a signé un contrat d'assistance technique d'un an pour préparer l'exploitation des trois futures lignes automatiques du métro de Belgrade, avec une première mise en service prévue en 2028.

Au Royaume-Uni, dans un contexte de marché tendu du fait des déséquilibres macroéconomiques, de la pénurie de main-d'œuvre et des tensions sociales, l'exploitation des bus londoniens rencontre des difficultés, communes à la plupart des opérateurs présents sur ce marché. Dans ce contexte perturbé, RATP Dev a engagé une réflexion sur l'avenir de cette activité et sur les moyens de renforcer la position stratégique des sociétés concernées sur le marché londonien et de leur permettre de poursuivre leur plan ambitieux de transition énergétique, quel que soit leur actionnariat. RATP Dev dispose aujourd'hui à Londres de 6 garages électrifiés et de 256 bus propres, soit 30 % de sa flotte.

En Algérie, en accord avec l'autorité concédante, RATP Dev a engagé fin 2022 la cession à l'État algérien de ses parts dans la société SETRAM, en charge de l'exploitation des tramways.

Ces activités ont ainsi été reclassées en 2022 selon la norme IFRS 5. Leurs résultats ne sont donc plus retracés au niveau du chiffre d'affaires ni du résultat opérationnel. Un retraitement des comptes 2021 a été opéré afin de permettre leur comparabilité aux comptes 2022.

1.2 – Activités de services urbains

Après sa création, en 2021, et le gain de deux contrats majeurs (concession du réseau de fibre du Grand Paris Express et gestion du réseau de froid de la ville de Paris en partenariat avec Engie), **RATP Solutions Ville** poursuit son développement en 2022, notamment à travers :

- le gain, dans le domaine de la copromotion immobilière, du projet de rénovation des 26 500 m² du siège historique de l'Assistance publique – Hôpitaux de Paris (AP-sHP), en partenariat avec Apsys et BNP Paribas;
- la montée au capital de **Cityscoot**, aux côtés de la Banque des territoires.

IMMOBILIER

RATP Real Estate a poursuivi sa croissance, tant sur des projets internes, au service du Groupe, qu'en externe.

Pour le Groupe, l'année 2022 a été marquée par la livraison de plusieurs grands projets

- livraison des sites industriels d'Italie et de Vaugirard. Pour mémoire, le projet Vaugirard prévoit la création d'un quartier organisé autour d'une nouvelle rue à l'horizon 2026 avec des logements certifiés « Habitat et environnement » et une structure multi-accueil dédiée à la petite enfance;
- poursuite des travaux bâtimentaires du programme de transition énergétique des centres bus exploités par l'Epic;
- livraison du siège social rénové du groupe RATP via sa filiale **Urban Station** dans le cadre du programme de modernisation des espaces de travail et de réduction de l'empreinte tertiaire.

En externe, après l'ouverture en 2021 de l'espace de *corpworking* des Petites Écuries, situé dans le 10^e arrondissement de Paris et pouvant accueillir une cinquantaine de personnes (bureaux attenants au poste de redressement de la ligne B du RER), RATP Real Estate a ouvert mi-juin un business center dans les locaux de la RATP Gare de Lyon.

RATP Habitat a procédé à la livraison de 145 logements dans Paris et à Fontenay-sous-Bois.

MOBILITÉS URBAINES

RATP Capital Innovation poursuit son investissement en faveur de l'intermodalité, à travers la montée au capital de **Cityscoot**, désormais détenu à 44 %.

Outre **Cityscoot**, **RATP Capital Innovation** a réalisé deux investissements sur l'année : **Electra** (développement d'un parc de bornes électriques de recharge rapide) et **Zenride** (service de vélos de fonction à destination des entreprises).

Dans le portefeuille historique de **RATP Capital Innovation** :

- **Mobizen/Communauto** a lancé une expérimentation de semi-free-floating avec des véhicules électriques en partenariat avec la ville de Paris et développé son offre au Canada;
- **Klaxit** conforte son positionnement de leader du covoiturage courte distance en France. Une trentaine de collectivités sont engagées dans l'aventure et 2022 enregistre le développement du réseau de Rouen (Normandie);
- **Zenpark** est positionné comme le premier opérateur de parkings partagés en France et en Europe avec 1 300 places gérées. La société poursuit le développement de ses offres avec notamment de nouvelles mises en service à Lille et Bordeaux;
- **Vianova** poursuit son développement à l'international avec de nouvelles villes partenaires (Berlin, Abu Dhabi) mais aussi des grands comptes et des opérateurs de mobilité.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

RATP Connect voit son périmètre évoluer avec l'arrivée du Grand Paris Express et la signature du contrat de déploiement de la fibre et de la 3G/4G sur la ligne 14 sud.

Sur le réseau historique, les travaux se sont poursuivis pour améliorer la qualité de la couverture en 3G/4G sur le réseau, après le retard induit par la crise sanitaire.

LOGISTIQUE

Portée par **RATP Capital Innovation**, l'offre innovante de logistique urbaine a démarré en 2021 sur quatre sites industriels

avec deux contrats commerciaux (Chronopost et Amazon). Elle permet l'utilisation de sites industriels du Groupe notamment durant le temps de sortie des autobus aux acteurs du dernier kilomètre.

En 2022, l'offre a été complétée avec l'ouverture d'un site supplémentaire à Bagneux (4 000 m²) et la nouvelle vague de commercialisation a abouti à l'arrivée d'un troisième client (Ecolotrans).

1.3 – Activités des autres services

En 2022, **RATP Smart Systems** a consolidé son développement autour de trois axes :

- **la montée en puissance du MaaS** avec :
 - l'intégration des trottinettes Dott et Lime, qui viennent compléter la liste de partenaires déjà présents dans l'application Bonjour RATP : les trottinettes Tier, les vélos Vélib' et les VTC Marcel, offrant ainsi aux Franciliens plusieurs choix de mobilité sur une seule application. Bonjour RATP est la première et seule application du marché à proposer toutes les trottinettes en libre-service de Paris et sa petite couronne à la location en bout en bout;
- **l'offre au service du groupe RATP** sur l'évolution et la maintenance de sa billettique et les projets de l'usine digitale;
- **l'exécution des contrats en France et à l'international** :
 - Navocap : développement de systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs à Nantes, gain de nouveaux contrats (Clermont-Ferrand, Bayonne, Guadeloupe et Nouvelle-Calédonie),
 - Hanoi : poursuite du contrat billettique sur la ligne 3 du métro.

RATP Travel Retail et **RATP Maintenance Services** confirment la reprise de leurs activités, en lien avec la reprise globale du trafic voyageurs, après une année 2021 encore significativement marquée par la crise sanitaire.

1.4 – Activités d'ingénierie

L'année 2022 enregistre un niveau d'activité record, avec un chiffre d'affaires supérieur à 900 millions d'euros, notamment grâce à la seconde phase du projet de ligne à grande vitesse entre Londres et Manchester (High Speed 2 ou SH2). Les chiffres intègrent également l'effet année pleine de l'acquisition de la société italienne SWS, réalisée en 2021, lui permettant de renforcer ses compétences en infrastructures, notamment souterraines, et de renforcer ses positions commerciales en Europe (Italie, Scandinavie) et en Amérique du Nord.

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

- la contractualisation de la phase 2 du projet de ligne à grande vitesse HS2 au Royaume-Uni;
- des contrats d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre sur la ligne 15 du Grand Paris Express;
- un avenant sur le contrat du métro de Riyad, en Arabie saoudite;
- un contrat de supervision pour la modernisation de la ligne 1 du métro du Caire, en Égypte;
- un contrat de génie civil sur le métro de Mumbai, en Inde.

À fin décembre, le carnet de commandes s'établit à 1,3 milliard d'euros, cap franchi en 2019, soit environ seize mois de chiffre d'affaires.

2 – Les résultats consolidés de 2022

2.1 – Chiffre d'affaires consolidé

En millions d'euros	31/12/2021 pro forma ⁽¹⁾	31/12/2022	Variations
Transport	4 388	4 847	459
RATP Transport (a)	3 378	3 310	(68)
Filiales	1 010	1 537	527
Gestion d'infrastructure (a')	955	1 030	75
Sûreté (a'')	143	142	(1)
Services urbains	32	33	1
Autres services	21	23	2
Ingénierie (groupe Systra⁽²⁾)			0
Groupe RATP (b)	5 540	6 076	536
Contribution des filiales (b – a – a' – a'')	1 064	1 593	530
Contribution des filiales en %	19%	26%	

(1) Un retraitement des comptes 2021 a été opéré afin de permettre leur comparabilité aux comptes 2022, suite au reclassement en 2022 de certaines activités à l'étranger (bus londoniens hors *Sightseeing*, tramways algériens) selon la norme IFRS 5.

(2) Mise en équivalence.

Le chiffre d'affaires du Groupe progresse de +536 millions d'euros vs 2021 (soit +10% pro forma), dont +6 millions d'euros au titre de l'Epic et +530 millions d'euros au titre des filiales.

En 2022, la hausse du chiffre d'affaires est principalement due à l'effet en année pleine du contrat d'exploitation des bus de Toscane (+356 millions d'euros), aux effets de l'indexation sur l'inflation des rémunérations contractuelles (+140 millions d'euros) et à la reprise du trafic (+149 millions d'euros). Ces évolutions sont contrariées par l'augmentation des réfections et pénalités pour offre non produite (-137 millions d'euros), consécutives aux difficultés de couverture du service rencontrées en Île-de-France, en France et à l'étranger.

Le chiffre d'affaires des filiales affiche une forte progression de 49,7% pro forma, et atteint 26% du chiffre d'affaires Groupe, contre 19% en 2021.

a) Le chiffre d'affaires de l'activité Transport progresse de +459 millions d'euros pro forma, dont -68 millions d'euros pour l'Epic et +527 millions d'euros pour les filiales.

La croissance du chiffre d'affaires Transport est tirée par le dynamisme des filiales, dont le chiffre d'affaires Transport passe de 1 010 millions d'euros à 1 537 millions d'euros, notamment grâce à la montée en charge du contrat des bus de Toscane.

Le chiffre d'affaires Transport de l'Epic est en baisse, du fait de la hausse des réfections et pénalités, qui masque le net redressement de l'intéressement aux recettes et aux validations, et de l'activité OrlyVal.

b) Le chiffre d'affaires du gestionnaire d'infrastructure progresse de +75 millions d'euros en raison de la croissance des recettes annexes (publicité, baux commerciaux), et par la couverture à l'euro de l'ensemble des impôts et taxes.

c) Le chiffre d'affaires de l'activité Sûreté est stable.

d) Le chiffre d'affaires de l'activité Services urbains est resté stable à 33 millions d'euros.

e) Le chiffre d'affaires de l'activité Autres services est en légère hausse à 23 millions d'euros (+2 millions d'euros).

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

2.2 – Résultat opérationnel (EBIT)

En millions d'euros	31/12/2021 pro forma ⁽¹⁾	31/12/2022	Variations
Transport	61	(66)	(126)
RATP Transport (a)	87	(55)	(142)
Filiales	(26)	(11)	16
Gestion d'infrastructure (a')	262	259	(2)
Sûreté (a'')	2	1	0
Services urbains	13	5	(8)
Autres services	(12)	(12)	(0)
Ingénierie (groupe Systra⁽²⁾)	3	6	3
Groupe RATP (b)	327	193	(134)
Contribution des filiales (b – a – a' – a'')	(23)	(12)	10
Contribution des filiales en %	–7%	–6%	

(1) Un retraitement des comptes 2021 a été opéré afin de permettre leur comparabilité aux comptes 2022, suite au reclassement en 2022 de certaines activités à l'étranger (bus londoniens hors *Sightseeing*, tramways algériens) selon la norme IFRS 5.

(2) Mise en équivalence.

Le résultat opérationnel baisse de –134 millions d'euros pro forma, dont –144 millions d'euros pour l'Epic RATP. L'EBIT des filiales progresse de +10 millions d'euros pour les filiales.

a) Le résultat opérationnel de l'activité Transport évolue de –126 millions d'euros, dont –142 millions d'euros pour l'Epic et +16 millions d'euros pour les filiales.

Pour l'Epic RATP, l'EBIT Transport se dégrade de –142 millions d'euros, du fait de l'insuffisance de couverture par les indexations contractuelles de la hausse des prix de l'énergie et des salaires (–81 millions d'euros), de la dégradation de la couverture de service (–44 millions d'euros), de l'impact de l'absentéisme sur le résultat des régimes sociaux (–30 millions d'euros), du provisionnement du contentieux avec l'Urssaf (–39 millions d'euros), et du contre-effet d'une régularisation de la taxe sur les salaires en 2021 pour –39 millions d'euros. Ces effets sont partiellement compensés par l'impact de la reprise du trafic sur l'intéressement aux recettes et validations pour +81 millions d'euros.

L'EBIT Transport des filiales progresse de +16 millions d'euros. Cette progression traduit essentiellement la performance de RATP Dev, avec l'effet en année pleine du contrat en Toscane, et la reprise de la fréquentation des bus touristiques en lien avec la reprise du trafic aérien et du tourisme.

- b) L'EBIT du gestionnaire d'infrastructure baisse très légèrement de –2 millions d'euros.**
- c) L'EBIT de l'activité Sûreté est stable.**
- d) L'EBIT de l'activité Services urbains affiche une baisse de –8 millions d'euros, principalement liée à l'impact technique du traitement comptable de la montée au capital de Cityscoot en application de la norme IFRS 3.**
- e) L'EBIT de l'activité Autres services reste stable à –12 millions d'euros, principalement du fait des coûts de développement du projet MaaS.**
- f) L'EBIT de l'activité Ingénierie évolue de +3 millions d'euros. La hausse du résultat opérationnel traduit la bonne performance réalisée par Systra en 2022.**

2.3 – Résultat net consolidé part du Groupe

Le résultat net consolidé part du Groupe s'établit à –26 millions d'euros à fin 2022, contre 207 millions d'euros en 2021, soit une baisse de –232 millions d'euros. Cette dégradation plus marquée que celle du résultat opérationnel traduit principalement les difficultés des activités de transports publics opérées par RATP Dev à Londres (retracées au niveau du résultat net en application de la norme IFRS 5), pour lesquelles le Groupe a engagé une évaluation de ses options stratégiques, ainsi que la variation de la charge d'impôts différés.

2.4 – Capitaux propres consolidés

Le montant total des capitaux propres consolidés passe de 5 013 millions d'euros à 5 395 millions d'euros, soit une augmentation de +381 millions d'euros, qui recouvre :

- une hausse de +467 millions d'euros pour l'Epic;
 - une baisse de –86 millions d'euros pour les filiales.
- Les capitaux propres de l'Epic enregistrent principalement :
- les écarts actuariels sur les avantages au personnel postérieurs à l'emploi;
 - la variation de valeur des instruments financiers enregistrés en capitaux propres;
 - le résultat annuel.

Les capitaux propres des filiales enregistrent principalement :

- le résultat annuel;
- les impacts de conversion des entités hors zone euro.

2.5 – Les investissements

Les investissements du groupe RATP s'élèvent à 2 386 millions d'euros (y compris 319 millions d'euros d'investissements réalisés pour le compte de la Société du Grand Paris dans le cadre du prolongement de la L14 au sud).

Sur les 1 880 millions d'euros d'investissements réalisés en Île-de-France par l'Epic sur le périmètre du plan quadriennal d'investissements (PQI) 2021-2024 contractualisé avec Île-de-France Mobilités, près de 65 % 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 (1 202 millions d'euros), on relève notamment :

- un effort marqué de modernisation du réseau métro avec le programme MF19, l'automatisation de la ligne 4 et la modernisation de la ligne 6 avec l'arrivée des rames MP89;
- un investissement de 202 millions d'euros sur le réseau RER pour rénover les rames MI2N et MI84, poursuivre le projet d'acquisition des futurs MI20 et finaliser le renouvellement des voies et du ballast du RER A;
- des dépenses pour l'adaptation des centres bus à la transition énergétique et l'achat de 471 nouveaux bus électriques et biométhane pour 290 millions d'euros.

En matière de prolongement des lignes de métro et de tramway (531 millions d'euros), on peut relever :

- 460 millions d'euros d'investissements pour les opérations d'infrastructures du contrat de plan État-Région, avec notamment le prolongement de la ligne 11 à Rosny – Bois-Perrier, les travaux de prolongement de la ligne 4 à Bagneux, la ligne 12 vers Mairie d'Aubervilliers ainsi que les prolongements de la ligne 14 au nord et au sud;
- 62 millions d'euros d'investissements pour le prolongement du tramway T1 à Asnières – Quatre Routes et du T3B de Porte d'Asnières à Porte Dauphine.

En matière de modernisation des espaces et d'information voyageurs (147 millions d'euros), les investissements sont portés notamment par une forte dynamique des projets de modernisation des espaces voyageurs sur le réseau métro pour 64 millions d'euros : rénovation de 11 stations, amélioration de la sécurité, création d'accès supplémentaires, projet Symphonie (amélioration de la qualité de service dans les espaces). Sur le réseau RER, ces investissements représentent 40 millions d'euros et sont portés par les nouveaux écrans d'affichage du RER A, la rénovation des gares Auber, Vincennes et Charles de Gaulle – Étoile.

2.6 – L'endettement net consolidé

L'évolution de l'endettement net consolidé entre 2021 et 2022 se présente comme suit :

En millions d'euros	31/12/2021	31/12/2022	Variations
Transport	2 497	2 349	(148)
RATP Transport (a)	2 159	1 919	(241)
Filiales	337	430	92
Gestion d'infrastructure (a')	3 285	3 269	(16)
Sûreté (a'')	(65)	(68)	(3)
Services urbains	(16)	(8)	9
Autres services	(7)	(6)	0
Ingénierie (groupe Systra ⁽¹⁾)			
Groupe RATP (b)	5 694	5 536	(159)
Contributions des filiales (b – a – a' – a'')	314	416	101
Contribution des filiales en %	5,5%	7,5%	

(1) Mise en équivalence.

L'endettement net consolidé diminue de –159 millions d'euros entre le 31 décembre 2022 et le 31 décembre 2021. La capacité d'autofinancement hors IFRS 16 du Groupe, qui s'établit à 932 millions d'euros, en repli de –93 millions d'euros par rapport à 2021, a permis d'autofinancer 91 % des investissements nets de subventions qui se sont maintenus à un niveau élevé en 2022, à 1 026 millions d'euros.

Ce sont l'amélioration du besoin en fonds de roulement (BFR) d'exploitation pour –150 millions d'euros ainsi que la soulte perçue au titre des débouclages de couverture de taux d'intérêt lors de l'émission obligataire de mai pour –44 millions d'euros qui expliquent pour l'essentiel la baisse de la dette du Groupe.

L'endettement de l'activité Transport diminue de –151 millions d'euros, dont –209 millions d'euros pour l'Epic et +58 millions d'euros pour les filiales.

L'amélioration de la dette de l'activité Transport de la RATP s'explique par l'amélioration du BFR d'exploitation pour –209 millions d'euros.

La hausse de l'endettement net des filiales (+58 millions d'euros) s'explique principalement par la dégradation du BFR pour +69 millions d'euros, liée notamment aux décalages de paiements contractuels sur des contrats significatifs en volume pour RATP Dev.

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

S'agissant du **financement**, pour financer son activité courante, ses investissements et ses remboursements d'emprunt, la RATP mobilise l'essentiel de son financement sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré. La RATP dispose de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :

- programme *Euro medium term note* (EMTN), d'un montant maximal de 7 milliards d'euros;
- programme de *negotiable European commercial paper* ou NEU CP (ex-billets de trésorerie), d'un montant maximal de 3 milliards d'euros.

Les notes attribuées par Moody's et Fitch Ratings reflètent la qualité du crédit de la RATP et donnent de la visibilité aux marchés financiers. Les notes à court et long terme attribuées par les agences de notation financière sont les suivantes au 30 janvier 2022 :

- Fitch Ratings : AA, F1+ avec perspective négative;
- Moody's : Aa2, P1 avec perspective stable.

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

Au mois de mai 2022, la RATP a émis un emprunt benchmark de 500 millions d'euros à dix ans au taux de 1,87%, soit un *spread* de 35 pb au-dessus de l'OAT de référence. La RATP avait mis en place un programme de couverture de taux sur une partie de son besoin de financement 2022. Après intégration de la soulte reçue au débouclage de ces opérations de couverture, le taux de l'emprunt ressort à 0,99%.

2.7 – Actions en matière de recherche et développement non immobilisées

Le montant consacré à ces actions s'élève à 2,8 millions d'euros pour l'année 2022.

3 – Les comptes sociaux de l'Epic RATP

L'année 2022 est la deuxième année du contrat RATP-Île-de-France Mobilités 2021-2024.

Les résultats financiers de l'Epic sont en baisse par rapport à 2021 avec un EBIT et un résultat net en baisse respectivement de -128 millions d'euros et -139 millions d'euros.

La reprise du trafic en 2022 (+21% vs 2021) impacte positivement le chiffre d'affaires de +119 millions d'euros : +81 millions d'euros de progression de l'intéressement aux recettes et validations, +38 millions d'euros de croissance des recettes annexes (publicité, OrlyVal...).

Les effets de l'inflation sur les coûts non couverts par l'indexation contractuelle des rémunérations réduisent de -96 millions d'euros l'EBIT et le résultat net, malgré un impact positif sur le chiffre d'affaires de +103 millions d'euros.

Les résultats sont également affectés par la dégradation de la couverture de service observée au second semestre 2022 sur l'activité bus, qui se traduit par une hausse des pénalités et des malus impactant l'EBIT pour -44 millions d'euros. Le maintien d'un

niveau élevé d'absentéisme dégrade par ailleurs le résultat des régimes sociaux portés par l'employeur RATP à hauteur de -34 millions d'euros.

Des événements ponctuels dégradent par ailleurs les résultats : contre-effet d'une régularisation intervenue en 2021 sur la taxe sur les salaires pour -43 millions d'euros, moindres économies liées au chômage partiel pour -19 millions d'euros.

L'entreprise a poursuivi en 2022 son effort de productivité, tant sur les fonctions support que sur les métiers opérationnels, conformément à ses objectifs contractuels, tout en poursuivant ses chantiers de transformation. La productivité nette a atteint -0,8%, représentant une réduction de -28 millions d'euros des charges d'exploitation.

Au-delà de l'évolution de l'EBIT, le résultat net est impacté par le provisionnement d'un contentieux avec l'Urssaf pour -42 millions d'euros, compensé partiellement par la baisse des frais financiers pour +29 millions d'euros (dont +12 millions d'euros d'écarts actuariels pour avantages long terme).

Les investissements 2022 (hors titres de participation) s'élèvent à 1890 millions d'euros, dont 1880 millions d'euros au titre du PQI, contre 1939 millions d'euros en 2021, soit un léger retrait de -65 millions d'euros, notamment lié aux décalages sur les livraisons de matériel roulant.

L'endettement net atteint 5 173 millions d'euros. La dette est en baisse de -238 millions d'euros par rapport à fin décembre 2021 (5 411 millions d'euros) grâce à l'amélioration du BFR opérationnel pour -214 millions d'euros.

4 – Les perspectives

Les effets de la dégradation du contexte macroéconomique devraient perdurer et peser significativement sur les résultats projetés en 2023. La hausse des prix de l'énergie (électricité, gaz) devrait peser particulièrement sur les résultats de l'année 2023, après une année 2022 relativement préservée grâce aux stratégies de couverture mises en place par l'entreprise. Les mesures salariales prises en 2023, pour préserver le pouvoir d'achat des agents, améliorer l'attractivité des métiers en tension et accompagner des efforts de productivité, se traduiront également par une hausse sensible des coûts de production. Le degré de couverture de ces évolutions par les mécanismes contractuels d'actualisation des rémunérations versées par Île-de-France Mobilités est un facteur d'incertitude.

Les priorités pour 2023 sont de redresser rapidement le niveau de l'offre de transport produite par la RATP en Île-de-France et de préparer l'entreprise aux grands rendez-vous des Jeux olympiques et paralympiques de l'été 2024 et, dès 2023, de la Coupe du monde de rugby. Pour répondre à ces enjeux, la RATP redouble d'efforts pour attirer et fidéliser ses salariés : la RATP a conclu avec ses organisations syndicales représentatives des accords majoritaires sur le temps de travail des conducteurs de bus et sur les négociations annuelles obligatoires, et lancé une campagne de recrutement sans précédent. Avec une cible portée à 2 500 entrées en 2023, après 1 500 recrutements effectués en 2022, cette campagne porte déjà ses fruits et a permis de ramener la production à 84% de l'offre contractuelle en janvier 2023.

L'amélioration du quotidien des voyageurs franciliens passera aussi par la poursuite de l'effort massif d'investissement, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités, avec l'arrivée de nouveaux trains sur les lignes 11 et 14, la fin de l'automatisation de la ligne 4, le déploiement progressif de trains modernisés sur la ligne 6, l'adaptation des

infrastructures à l'arrivée des nouveaux matériels, la poursuite des travaux de prolongement des lignes 11 et 14, des tramways T1 et T3b et la transition énergétique des centre bus et de la flotte de bus.

Pour les filiales, comme pour l'Epic, l'année 2023 démarre dans un contexte économique tendu. Les équipes sont fortement mobilisées, à la fois pour redresser la production et la qualité de service, en Île-de-France, à Londres et aux États-Unis, pour préparer les mises en service des nouvelles offres (métros de Riyad, de Sydney, nouveaux contrats remportés en France et aux États-Unis) ou exécuter les grands contrats de concession de RATP Solutions Ville (Grand Paris Connect, Fraîcheur de Paris, rénovation du siège de l'AP-HP). L'année sera également marquée par une activité commerciale très intense pour RATP Dev (appels d'offres du Grand Paris Express, de grands réseaux de province) et RATP Cap Île-de-France (appels d'offres bus et tram-train).

5 – Autres informations financières

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

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

5.2 – Tableau des résultats consolidés depuis 2013

Année	Résultat net part du groupe
2013	292,8
2014	298,2
2015	437,3
2016	171
2017	338,9
2018	199,9
2019	130,9
2020	(134,1)
2021	206,6
2022	(25,7)

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 :

- 2022 : 0 euro;
- 2021 : 0 euro;
- 2020 : 0 euro.

5.3 – État des échéances des dettes fournisseurs

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

En milliers d'euros	Total	Non échu (à titre indicatif)	Échu < à 30 jours	Échu de 30 à 60 jours	Échu > à 60 jours
Nombre de factures	42 666				
Dettes fournisseurs TTC	448 987	415 366	6 154	3 087	24 376
Total des achats TTC	4 257 192				
Dettes fournisseurs/total des achats en %	10,5 %	9,8 %	0,1 %	0,1 %	0,6 %

5.4 – État des échéances des créances clients

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

En milliers d'euros	Total	Non échu	Échu < à 30 jours	Échu de 30 à 60 jours	Échu > 60 jours
Nombre de factures	6 821				
Créances clients TTC	521 417	469 923	18 078	10 723	22 692
Chiffre d'affaires TTC	5 465 275				
Créances clients/chiffre d'affaires en %	10 %	9 %	0 %	0 %	0 %

Contrôle interne et gestion des risques

1 – Le cadre de référence global

Pour sécuriser ses décisions et renforcer sa capacité de création de valeur, 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 du référentiel COSO, le groupe RATP organise son dispositif de maîtrise des activités de façon à éclairer sa gouvernance dans 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 dans le référentiel : l'environnement de contrôle, l'évaluation des risques, les activités de contrôle, l'information et la communication ainsi que le pilotage.

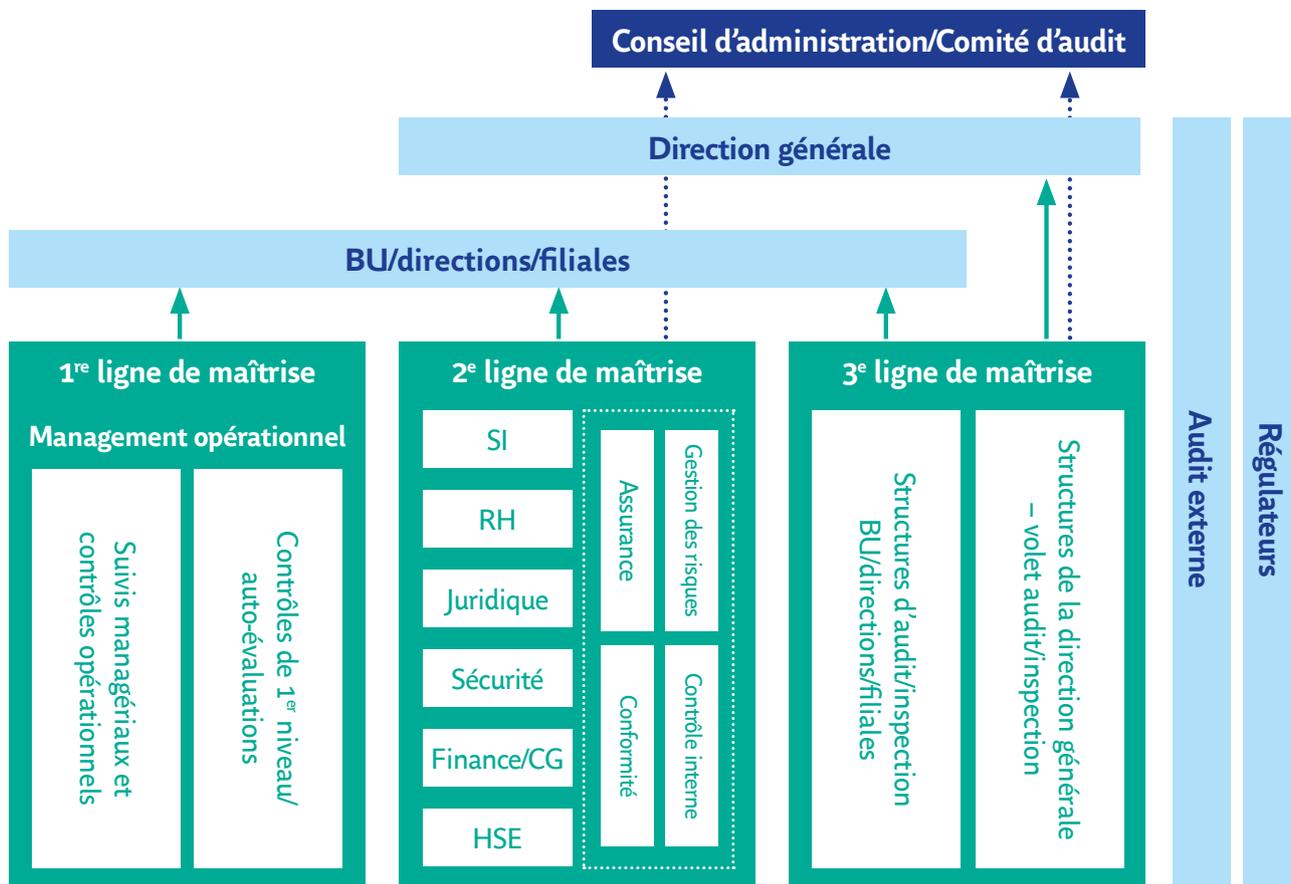
1.1 – Les trois lignes de maîtrise

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 et l'Association pour le management des risques et des assurances de l'entreprise.

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 des 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 sous le pilotage de la délégation générale à l’audit, aux risques et au contrôle interne (DGARC) 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* désignés par la présidence. Un cadre de référence « organisation et pilotage » a été ainsi défini dans une logique de maîtrise d’activité et d’attribution claire des rôles et responsabilités entre différents acteurs de l’entreprise :

- les *process owners* en charge de la définition des règles de gouvernance, la supervision transversale des objectifs et du portefeuille de risques de leur périmètre, le déploiement des référentiels de contrôle interne et la supervision des plans d’action post-audit;

- les responsables de BU et filiales en charge de l’exécution des opérations et de la maîtrise des risques liés à leurs activités et dont l’action s’inscrit dans le respect des règles transversales établies au sein du Groupe;
- les fonctions dédiées à la gestion des risques en charge de soutenir le déploiement des règles de gouvernance, d’accompagner le déploiement de la méthodologie d’évaluation des risques et de contrôle interne et de superviser l’avancement des plans d’action post-audit.

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

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

Ces grands principes ont été repris dans le cadre du projet « RATP 2023 », visant à structurer notamment les grandes politiques du siège.

2 – L'organisation retenue

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

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

Une réorganisation engagée pour mieux répondre aux enjeux du Groupe

Le groupe RATP doit faire face aujourd'hui à de multiples enjeux : une internationalisation croissante de ses opérations, la mise en concurrence progressive des réseaux exploités par l'Epic, le renforcement des exigences réglementaires, la disponibilité plus rapide et exhaustive des données, des phénomènes sociétaux d'évolution du rapport au travail qui affectent l'attractivité de ses métiers et créent des tensions (turnover, difficultés de recrutement) ainsi que les attentes croissantes de ses clients. Ces tendances de fond impactent fortement l'action des dirigeants, qui doivent disposer d'une vision rapide et globale sur l'exposition aux risques et leurs modalités de couverture.

Pour cela, le groupe RATP déploie une double approche :

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

Rattachée à la présidence, la DGARC, rapproche depuis mi-2020 sous un même pilotage les risques, les assurances, le contrôle interne et l'audit interne du Groupe.

Une gouvernance qui s'appuie sur les instances managériales internes

Au sein du groupe RATP, la maîtrise d'activité repose sur une gouvernance spécifique avec des instances clairement identifiées qui supervisent la mise sous contrôle des risques. Cette gouvernance implique :

- les organes de surveillance de l'entreprise, en particulier le comité d'audit du conseil d'administration, qui doivent notamment s'assurer de la mise en œuvre des politiques et procédures internes et interroger régulièrement le dispositif de gestion et de mise sous contrôle des risques;
- trois sessions annuelles en Comex organisées en logique tournante :
 - une première session permet d'actualiser annuellement la cartographie corporate et d'établir concomitamment le plan de contrôle et d'audit interne. Ces grandes orientations, arrêtées par le président-directeur général, permettent de

mettre en mouvement la politique de gestion des risques dans l'entreprise,

- deux sessions sont consacrées à la revue des risques et permettent à la présidence de saluer les acquis ou mettre en lumière les actions à accélérer;
- des revues périodiques sont organisées au sein des Codir des business units (BU), des directions et des filiales pour analyser les résultats et les zones de fragilité/risque ainsi que les modalités de mise sous contrôle.

Une filière qui intègre les trois dimensions

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 en BU, directions et filiales et 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 l'amélioration de la performance.

2.1.2 – La fonction *risk management*

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

Le management des risques de l'entreprise repose sur trois processus :

- la cartographie des risques, qui permet de formaliser le périmètre des risques et les évaluations afin d'établir la cartographie des risques considérés comme majeurs; les risques internes sont répartis suivant cinq catégories : stratégie, gouvernance, opération, ressources humaines/sociales, financier/achat;
- 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, BU, directions 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 pilotées par le pilote transversal du risque et avec le soutien méthodologique du pôle RCA.

Pour garantir la pertinence de son analyse et en réponse à la maturité croissante de la démarche, l'entreprise a engagé une optimisation des processus de gestion des risques dans plusieurs domaines :

- la cotation objectivée de la maîtrise des risques à travers l'évaluation de 18 typologies de barrières internes;
- la priorisation des zones de fragilité à mettre sous contrôle;
- la rationalisation des plans d'action, en cohérence avec le plan stratégique d'entreprise et les recommandations issues des audits;
- le séquençage des exercices de cartographie afin d'assurer la complémentarité des analyses de risque entre le Groupe et les BU/directions/filiales.

En 2021, à la demande de la présidence, un chantier a été conduit par le pôle RCA afin d'adapter les méthodes d'évaluation des risques aux changements organisationnels et aux projets de transformation du groupe RATP. La grille d'analyse des risques a ainsi été enrichie de nouveaux impacts pour s'aligner avec les enjeux de la RATP de demain et les autres démarches en vigueur (RSE notamment).

Parallèlement, la mise à jour de l'instruction générale décrivant l'organisation de la gestion des risques et précisant les exigences du groupe RATP en termes d'engagement, de méthodes et de pilotage des risques a été actualisée. Fin 2021, le Comex a validé la diffusion auprès du top management d'un *book d'entreprise risk management* (ERM) reprenant les *guidelines* pour le déploiement d'un pilotage par les risques.

En 2022, une procédure opérationnelle a été élaborée afin de décliner de manière plus précise les processus du management des risques ainsi que les méthodes d'évaluation des risques devant être mises en œuvre par l'ensemble des managers. Une douzaine de sessions de formation ont été animées auprès des correspondants *risk management* et des pilotes transversaux de risques. Plusieurs ateliers ont aussi été menés dans le cadre de la rationalisation de l'univers des risques de l'entreprise.

Enfin, en complément de ces actions, le rapprochement des fonctions assurances et risques, depuis le 1^{er} novembre 2016, permet une prise en compte de toutes les mesures de mitigation des risques, y compris le transfert au marché de l'assurance pour les risques majeurs.

2.1.3 – La fonction contrôle interne

Au sein du groupe RATP, le contrôle interne est conçu comme participant d'une démarche d'excellence et de performance globale en favorisant :

- un meilleur pilotage opérationnel par un partage des résultats entre les managers et leurs équipes, tout au long de la ligne managériale;
- la mise en place d'outils de contrôle permettant de fournir l'assurance raisonnable de la maîtrise des risques majeurs et l'atteinte des objectifs exprimés dans la stratégie d'entreprise.

Au niveau local, la maîtrise des activités de la RATP est sous la responsabilité directe du management, qui exerce un contrôle de premier niveau, au plus près de l'activité opérationnelle. Ce contrôle de premier niveau permet d'apprécier de manière régulière l'efficacité des processus de travail mis en œuvre.

Pour aider les managers à accomplir leur tâche, des groupes de soutien et de contrôle apportent leur expertise et mesurent la performance; il en est ainsi, par exemple, pour les fonctions contrôle de gestion, ressources humaines et achats. La fonction de contrôle interne intervient pour faciliter la réalisation des contrôles de premier niveau par le management opérationnel.

La démarche de contrôle interne est encadrée par plusieurs lettres de mission successives de la présidence témoignant de l'importance de cette démarche pour la direction générale.

Sur la base de cette feuille de route, la démarche de contrôle interne s'est déployée sur les risques majeurs tant de l'Epic que des filiales, dans le domaine d'abord des opérations puis des fonctions support. À titre d'exemple, un important travail de rénovation du contrôle interne a été conduit avec la direction financière sur la base du référentiel l'Autorité des marchés financiers (AMF).

De même, en réponse aux obligations de la loi Sapin II et dans la continuité de la démarche initiée par l'entreprise pour la construction et la mise en place d'un dispositif de contrôles anticorruption, plusieurs missions d'accompagnement ont été réalisées entre 2019 et 2022 au sein de l'Epic, mais aussi auprès des filiales, pour mieux prendre en compte les exigences de l'Agence française anticorruption (AFA) en la matière.

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, un programme de *self-assessment* se déploie progressivement sur les risques majeurs du Groupe depuis fin 2020. Cette démarche complémentaire aux dispositifs de contrôle de premier niveau vise à donner de la visibilité sur le niveau de maturité des organisations par rapport aux exigences de contrôle du Groupe.

En complément du réseau de la filière métier ARC, l'animation locale du contrôle interne se développe au travers d'un réseau de coordinateurs contrôle interne d'unité, ce qui permet de conforter la mise en œuvre et le déploiement du dispositif auprès des équipes de direction des unités opérationnelles.

2.1.4 – La fonction audit

2.1.4.1 – Les structures d'audit interne général

Les activités d'audit sont portées par le pôle audit interne général (AIG) de la DGARC conjointement avec les équipes d'audit/inspection des BU, directions et filiales. La coordination de ces activités au sein de la filière ARC participe de la stratégie du Groupe, qui est d'agir prioritairement sur les risques identifiés comme majeurs.

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

- le pôle AIG est piloté par un responsable dédié sous la supervision du délégué général à l'audit, risques et contrôle interne du groupe RATP, qui rapporte directement au président-directeur général;
- les structures d'audit/inspection des BU, directions et filiales sont rattachées au plus haut niveau de l'organisation dont elles dépendent afin de favoriser des interventions de manière indépendante de la ligne managériale.

L'objectif est 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. L'élaboration du plan d'audit et le suivi de son exécution, présentés au Comex et au comité d'audit du conseil d'administration, s'ancrent dans une dimension filière ARC, embarquant la contribution des différentes structures d'audit et d'inspection du Groupe.

La complémentarité des missions d'audit interne et d'inspection réalisées au sein du Groupe est recherchée avec une intervention :

- de l'équipe AIG de manière transversale sur les risques majeurs de l'entreprise, notamment financiers et réglementaires, mais aussi de performance, d'organisation ou de management;
- des structures d'audit/inspection décentralisées principalement sur les processus et des unités de leur organisation.

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

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

Un plan d'action est systématiquement élaboré par les responsables audités, en réponse aux recommandations à l'issue de la mission. Le suivi de la mise en œuvre est assuré par chaque entité d'audit. 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⁽¹⁾, 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.

2.1.4.2 – Les structures d'audit spécialisées

Le pôle audit sécurité incendie (ASI)

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

L'IGSI, indépendante de toute direction, service ou autre entité chargée des études, des travaux ou de la gestion des installations visées par l'IGS 448, est rattachée à la DGARC depuis le 1^{er} janvier 2020. Au sein du pôle ASI, l'IGSI est complétée par une entité Retour d'expérience et audit de sécurité incendie (REX, audit) intervenant dans le périmètre du groupe RATP.

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

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

En 2022, l'IGSI a émis des avis sur :

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

Les actions majeures de l'IGSI en 2022 sont les suivantes :

- l'instruction des dossiers de mise en service du prolongement de la ligne 4 et d'ouverture de la nouvelle station Barbara qui y est implantée;
- l'instruction des dossiers de mise en service du prolongement de la ligne 12 et d'ouverture des nouvelles stations Aimé-Césaire et Mairie d'Aubervilliers qui y sont implantées;
- la réception de la surveillance centralisée de la sécurité incendie (Symphonie SSI) des stations de la ligne 14 et de stations de la ligne 11;
- la poursuite des réceptions des travaux d'adaptation des stations existantes de la ligne 11;
- l'instruction et la rédaction d'avis de 33 demandes d'autorisation de construire, d'aménager ou de modifier un ERP;
- l'instruction et la rédaction de 7 avis sur les dossiers de sécurité pour le prolongement de la ligne 12, l'opération d'automatisation de la ligne 4 et l'arrivée du matériel roulant de type MF19 des lignes 7 et 13;
- l'instruction et la rédaction de 57 avis, faisant suite à des visites préalables à l'ouverture au public;
- la rédaction de 126 avis favorables à la poursuite de l'exploitation, lors des visites de contrôle périodique des gares et des stations en activité.

Les actions majeures de l'entité REX, audit en 2022 sont les suivantes :

- retours d'expérience sur les départs de feu au sein du groupe RATP et recherche des causes circonstanciées des incendies;
- coordination avec les services de secours dans le cadre de nombreuses rencontres avec la brigade des sapeurs-pompiers de Paris ou BSPP (exercices, procédures, moyens d'intervention, visites);
- expertise et évaluation de la sécurité incendie pour RATP Dev sur le prolongement de la ligne 3A du métro du Caire et sur le Cairo Light Rail Transit, qui est un réseau express régional du Caire.

Les résultats des travaux d'audit/inspection en sécurité incendie font l'objet d'une intégration progressive dans l'approche triangulée des fonctions *risk management*, contrôle interne et audit interne, renforçant ainsi les analyses de risque et leur gestion dynamique.

La fonction audit cybersécurité Groupe

La fonction audit cybersécurité est pilotée par le responsable cybersécurité du Groupe. Elle est mise en œuvre sur la base de référentiels pertinents pour le domaine ciblé : système industriel, système d'information, système monétique, système relevant du Code de la défense ou encore système support d'un traitement de données à caractère personnel. Les audits sont le plus souvent réalisés par des prestataires externes, éventuellement labellisés par un organisme institutionnel suivant le domaine.

L'audit cybersécurité permet soit de vérifier l'implémentation correcte de mesures de protection découlant d'une analyse de risque, soit d'approfondir la connaissance d'un système dans un contexte particulier. Il peut concerner la configuration des briques applicatives, l'architecture réseau, l'organisation et le management du système, le code source de logiciels ou encore les dispositifs de protection physique. En phase projet, certains audits peuvent être conduits chez le fournisseur du système.

Cette intervention en audit technique est complétée par ailleurs par des missions d'audit portant sur la gouvernance et le management des enjeux de cybersécurité, missions réalisées par le pôle AIG de la DGARC.

(1) IG 541, novembre 2011.

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)

Une réorganisation actée fin 2020 afin de regrouper les enjeux liés à l'éthique et au respect des valeurs de l'entreprise

Rattachée à la présidence, la délégation générale à l'éthique, créée fin 2015, devient en mars 2021 la délégation à l'éthique et à la conformité (DGEC). Son périmètre couvre désormais :

- 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.

Sur ce nouveau périmètre, les missions de la DGEC portent sur différents domaines :

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

Les différents programmes portés par la DGEC sont présentés dans le cadre du comité éthique, RSE et conformité (Cersec) intégrant le challenge d'une personnalité qualifiée externe.

La fonction conformité

La fonction conformité groupe RATP intègre la DGEC début 2021. Elle est incarnée par un pôle sous l'autorité d'un responsable conformité.

Son rôle consiste à :

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

Il est soutenu dans cette action par le pôle RCA de la DGARC 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 AIG de la DGARC conduisent à des recommandations destinées à l'éclairer sur une meilleure maîtrise des risques à couvrir.

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

2.2.2 – La délégation générale à la sécurité ferroviaire (DGSF)

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

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

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

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

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

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

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

3 – Les facteurs de risque : identification et gestion

3.1 – Les risques stratégiques

3.1.1 – Robustesse du *business model*

La loi ORTF de 2009 prévoit une mise en concurrence progressive des réseaux franciliens exploités par la RATP. La première échéance est le réseau des bus parisiens en 2025, puis le réseau Tramway en 2030 et, enfin, les réseaux Métro et RER en 2040. Ces échéances sont préparées activement car cette ouverture à la concurrence appelle une transformation profonde de l'entreprise et une révision de son organisation.

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

L'ouverture à la concurrence du réseau de bus de Paris et de sa petite couronne en 2025 concerne 19000 salariés de l'Epic RATP sur un total de 45000. Ces salariés, qui concourent directement ou indirectement à l'activité de bus, en travaillant sur des postes opérationnels (machinistes receveurs, mainteneurs du matériel roulant) ou sur des fonctions support, seront transférés à l'échéance des droits aux opérateurs gagnants des lots concernés, que ce soit une filiale de RATP Cap Île-de-France ou un autre groupe.

La loi prévoit qu'Île-de-France Mobilités rachète les autobus et dépôts d'autobus à leur valeur nette comptable en 2025. L'impact sur le compte de résultat du groupe RATP de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des réseaux de bus parisiens est difficile à prévoir à ce stade, car il dépendra de l'issue des appels d'offres, de l'intensité de la concurrence sur le marché, de la part de marché finalement captée par le groupe RATP et des coûts de transition et de démutualisation liés à la sortie de l'activité bus du périmètre de l'Epic RATP.

De plus, en vertu de la loi LOM, les activités de gestionnaire d'infrastructure et d'opérateur de sûreté, exercées en monopole par la RATP, sont désormais régulées par une autorité indépendante, l'autorité de régulation des transports, qui vient contrôler la séparation comptable de ces activités et leurs principes et modalités de tarification.

La pandémie de Covid-19 a eu un impact important sur les fondamentaux économiques du transport public, la demande de mobilité et les attentes des usagers et des salariés du transport public. On observe une légère baisse du trafic sur le réseau ferré par rapport au niveau de 2019 (précise Covid-19), baisse liée au télétravail, qui est plus marquée selon les jours de la semaine, en particulier le vendredi. Par ailleurs, les conditions macroéconomiques se sont dégradées, l'année 2022 ayant été marquée par une hausse de l'inflation, des coûts de l'énergie, des tensions sur la main-d'œuvre (absentéisme, difficultés de recrutement), des tensions sur les approvisionnements et une hausse des taux d'intérêt.

Ce contexte macroéconomique pénalise l'ensemble des parties prenantes, au premier rang desquelles les collectivités locales et les autorités organisatrices de la mobilité, dont les finances ressortent de plus en plus contraintes (recettes fiscales et produits du trafic insuffisants pour couvrir l'augmentation des coûts).

Il pénalise également les opérateurs, qui subissent un effet de ciseau entre des dépenses en forte hausse sur la masse salariale et les coûts d'énergie, et des contributions publiques qui évoluent plus lentement.

Dans ce contexte, le groupe RATP doit renforcer et adapter son modèle économique, en réduisant et flexibilisant ses coûts de production et ses coûts de structure, en améliorant sa capacité à assurer la couverture de l'offre de service et en diversifiant son portefeuille d'activités, en développant ses activités en France et à l'étranger, dans le domaine du transport public, ou en proposant de nouveaux services complémentaires à ses activités historiques, notamment dans le domaine des services urbains et du digital.

Gestion des risques

Concernant la préparation de l'ouverture à la concurrence, dès 2016, un programme dédié a été lancé, de manière transverse au Groupe, afin de préparer cette échéance. L'équipe dédiée et multidisciplinaire, qui regroupe plus d'une quinzaine de spécialistes, a pour objectifs d'identifier les grands enjeux découlant de la future mise en concurrence et de piloter la mise en œuvre des chantiers de transformation interne nécessaires pour les traiter. Cette équipe reporte régulièrement à la direction générale (président-directeur général et Comex) afin de proposer pour arbitrage des feuilles de route en amont des échéances 2025, 2030 et 2040.

L'ensemble de ces chantiers et plans d'action, qui concernent toutes les composantes de l'entreprise et du Groupe (réseau de surface – RDS –, réseau ferré, gestionnaire d'infrastructures, sûreté, fonctions support, filiales), sont intégrés dans le plan de transformation Défis 2025, dont la mise en œuvre est suivie et pilotée étroitement par le Comex.

Pour améliorer sa compétitivité dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du réseau bus, la RATP a lancé en 2018 un plan d'optimisation des fonctions support, dont l'objectif est de réduire leur coût d'au moins 17% d'ici à 2024 et d'améliorer la qualité du service rendu. Afin de contenir ses coûts, la RATP a également lancé un plan de sobriété énergétique qui va lui permettre de réaliser des économies significatives d'énergie dès 2023. La RATP poursuit par ailleurs ses efforts de productivité au rythme de 1% par an, comme prévu dans le contrat RATP-Île-de-France Mobilités 2021-2024. L'Epic RATP a engagé en 2020 une refonte de son modèle de pilotage de la performance. Son objectif est de préfigurer le fonctionnement futur des activités en concurrence et de donner aux managers opérationnels l'ensemble des leviers, moyens et outils nécessaires au pilotage de leur performance globale. Il s'agit de passer d'un pilotage économique centralisé et budgétaire, structuré autour de grands métiers transverses aux modes de transport, à une organisation plus décentralisée, structurée verticalement par BU (par mode de transport et par unité opérationnelle), dont les managers seront globalement responsables des résultats devant l'autorité organisatrice. Cette transformation profonde est accompagnée par les *chief transformation officers* (CTO), qui ont été nommés dans plusieurs BU et directions de l'entreprise en vue de piloter les actions de transformation et de conduite du changement. C'est le cas en particulier au sein du gestionnaire d'infrastructure et de l'opérateur de sûreté, où les CTO travaillent notamment sur la mise en place de leurs nouveaux modèles économiques, en lien avec l'autorité de régulation des transports et Île-de-France Mobilités.

Par ailleurs, l'entreprise a engagé une réflexion interne notamment à travers un exercice de scénarisation et de modélisation des trajectoires potentielles de la demande de mobilité et des recettes du transport public en Île-de-France, en tenant compte des impacts conjoncturels et structurels de la pandémie.

S'agissant de la stratégie de diversification du Groupe, celle-ci est suivie à travers différents process et instances afin de construire une trajectoire de croissance rentable.

Ainsi, depuis 2018, des plans de stratégie et de performance sont construits et mis à jour annuellement par chacune des filiales, afin de définir et valider leurs stratégies, et de prioriser l'allocation des ressources disponibles pour le développement du Groupe. S'agissant de RATP Dev, qui a remporté des succès commerciaux importants en 2022, avec notamment un contrat de métro automatique à Sydney, des réflexions sont engagées sur sa stratégie produits et sa stratégie géographique.

S'agissant de RATP Solutions Ville, nouvelle filiale créée pour développer l'activité de Groupe dans les services urbains, celle-ci a remporté en 2021-2022 des succès commerciaux importants. Ses objectifs sont de diversifier les activités du groupe RATP, au-delà du transport public, et de se positionner en tant que partenaire des villes intelligentes et durables, en proposant des services urbains dans le domaine des télécoms, de l'énergie, de l'immobilier, de la logistique, de la gestion de l'espace urbain et des nouvelles mobilités.

Enfin, le programme SMART mobilise les talents de l'entreprise sur l'intrapreneuriat afin de lancer de nouvelles pistes de développement pour valoriser les savoir-faire de la RATP sur de nouvelles activités répondant aux besoins des villes.

3.2 – Les risques de gouvernance

3.2.1 – Cybersécurité

Description

La sécurité des systèmes d'information fait l'objet d'une vigilance renforcée en raison de l'aggravation de la menace cybercriminelle mais aussi, du fait de l'accroissement des tensions internationales, de la menace d'origine étatique. Les cyberattaques peuvent prendre des formes multiples et les attaquants être animés d'intentions diverses : motifs crapuleux, sabotage, vol d'information. Les impacts pour une entreprise peuvent être très importants : dégradation des services, perte de données, coûts de réparation, impacts réputationnels...

Le groupe RATP, comme l'ensemble des grands opérateurs européens, est exposé à un risque important de cybersécurité. Il porte non seulement sur son activité sociale et économique mais également sur ses systèmes industriels.

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.

En 2019, une lettre de mission de la présidence du Groupe a fixé des objectifs pour la maîtrise du risque d'origine cyber : améliorer la gouvernance sur le périmètre du Groupe, sensibiliser les collaborateurs, anticiper les menaces et renforcer la résilience. Des priorités ont par la suite été précisées pour renforcer la sécurité opérationnelle et réduire le risque.

La sécurité opérationnelle s'appuie sur un dispositif de détection et de défense, articulé autour :

- du centre opérationnel de sécurité déployé sur les systèmes d'information les plus exposés. Il délivre une capacité d'analyse et de contrôle en temps réel et garantit la rapidité et la cohérence de nos actions en cas d'incident de sécurité;
- d'un 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 les postes de travail hébergeant des données sensibles,
 - mise en œuvre de systèmes de gestion centralisée des accès et des comptes à privilège pour les centres informatiques et les systèmes industriels,
 - traitement de l'obsolescence et des mises à jour des systèmes dans le cadre d'une politique industrielle formalisée.

Un dispositif robuste de contrôle permet de réaliser régulièrement des audits techniques et organisationnels. 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). La RATP conduit également une politique de sensibilisation permanente et ciblée de l'ensemble des collaborateurs à la cybersécurité.

3.2.2 – Conduite des affaires

Description

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

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

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

Gestion des risques

Pour prévenir et gérer les risques identifiés en matière de conformité et, à ce titre, aligner le Groupe sur les meilleurs standards mondiaux, le pôle conformité poursuit le déploiement du programme de prévention anticorruption, conformément aux obligations de la loi Sapin II, dans les BU de l'Epic et les filiales de premier et second rangs. Il assure également la coordination du déploiement des programmes de prévention des pratiques anti-concurrentielles et du devoir de vigilance.

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 de conduite aux règlements intérieurs des BU et 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 BU, directions et filiales;
- un dispositif de formation en présentiel pour ses personnels exposés ainsi qu'un e-learning pour les agents d'encadrement non exposés;
- une procédure d'identification et de gestion du personnel exposé au risque de corruption;
- l'évaluation des tiers identifiés à risque;
- la mise en place de contrôles internes et d'audits dédiés à l'anticorruption;
- le renforcement des procédures de contrôles comptables sur les comptes à risque et les transactions à risque;
- la procédure d'alerte interne.

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

En 2023, le Groupe continuera à déployer :

- ses contrôles internes, notamment au titre du favoritisme;
- son plan d'action dans le domaine des pratiques anti-concurrentielles.

Le détail des politiques et résultats pour ce risque est consultable dans la déclaration de performance extra-financière (DPEF).

3.2.3 – 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 sur la protection des données (RGPD), qui est entré en application directe dans les États membres de l'Union européenne le 25 mai 2018.

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

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

Suite à la dénonciation dans la presse mi-2020 par des représentants syndicaux de l'utilisation par certaines unités opérationnelles de bases de données personnelles du personnel non conformes, la Commission nationale de l'informatique et des libertés a mené une enquête au sein de l'entreprise. La procédure est clôturée par la décision d'une sanction de 400 milliers d'euros pour le constat de trois manquements, décision rendue publique le 4 novembre 2021. Ces manquements étant contraires à la politique de l'entreprise, des sanctions ont été prises à l'encontre de plusieurs salariés identifiés comme responsables de ces pratiques. Cet épisode a mis en évidence la nécessité de renforcer les mesures de sensibilisation et de contrôle au sein des unités opérationnelles.

Gestion des risques

À la suite d'un audit mené sur la maturité du Groupe en termes de conformité RGPD, le Comex a complété le plan de mise en conformité spécifique adopté et imposé que la feuille de route de chaque entité soit adaptée. Ces adaptations de gouvernance sont mises en place à l'échelle du Groupe.

Le recensement des traitements de données concernés est achevé, avec un quantitatif dans la moyenne des groupes similaires.

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

En complément, un réseau de correspondants de protection des données a été mis en place, composé non seulement des DPO des filiales mais également de relais locaux dans les BU et directions de l'Epic. Les nouvelles filiales, comme RATP Cap Île-de-France et RATP Solutions Ville, sont intégrées dans ce périmètre.

Sur les années 2021-2022, et à la suite du recensement des traitements de données depuis 2019, l'accent a été mis sur :

- les études d'impact sur la vie privée (avec plus d'une centaine d'études réalisées);
- le suivi d'une formation en e-learning de sensibilisation par tout l'encadrement du Groupe sur plus de 12 000 salariés;
- l'adoption et la mise en place de procédures opérationnelles, en cours de déploiement dans les BU et directions de l'Epic et ses filiales avec un guide général de l'ensemble : gestion des demandes d'exercice des droits, gestion des violations, gestion du consentement, etc.

Par ailleurs, des campagnes sont menées au sein des unités opérationnelles afin d'identifier d'éventuels stockages anciens de données personnelles à des fins d'élimination.

L'année 2021 a été marquée par la mise en place d'un outil Groupe de gestion de la conformité RGPD ainsi que la finalisation des analyses d'impact relatives à la protection des données (AIPD) nécessaires à la conformité des traitements, anciens et nouveaux.

L'année 2022 a été marquée par la reprise des données de traitement et des AIPD dans cet outil de pilotage de la conformité. Cette action de reprise a permis de mener une révision quasi complète du registre, afin de sécuriser les flux de données personnelles.

L'outil et la mise en place d'un tableau de bord en mode business intelligence permettront de mener des actions ciblées de suivi de conformité par les DPO et leurs correspondants de niveau 1. L'outil permet d'ores et déjà de suivre et gérer les études d'impact associées

et d'évaluer la conformité de ses fournisseurs. Cet outil permet également de centraliser la documentation de conformité des traitements et de suivre les actions de conformité par structures, BU et filiales. Le détail des résultats pour ce risque est consultable dans la DPEF.

3.2.4 – Attentat

Description

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

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

Gestion des risques

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

Tout d'abord, elle met en œuvre, en lien avec les services étatiques compétents, l'ensemble des dispositions qui s'imposent à elle par application de dispositions prévues par le Code de la défense mais également par déclinaison des mesures portées par les adaptations de posture du plan gouvernemental de vigilance, de prévention et de protection face aux menaces d'actions terroristes (plan Vigipirate).

Ces mesures Vigipirate 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.

L'investissement opérationnel de la RATP se traduit notamment par une présence soutenue des équipes de sûreté sur le terrain mais également par la pérennisation des équipages cynotechniques de détection d'explosifs et un maillage du réseau par celles-ci.

Cet investissement s'illustre aussi chaque année par l'organisation et/ou la participation à des exercices-cadres ou terrain destinés à éprouver nos stratégies de réponse en situation de gestion de crise consécutive à une attaque à caractère terroriste ayant visé ou impliquant les réseaux et infrastructures exploités par la RATP.

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, sur le plan tant national qu'europeen.

3.2.5 – Harcèlement – discriminations – laïcité

Description

L'approche retenue par le groupe RATP est que tout collaborateur confronté à une situation délicate et/ou inédite soit en mesure de prendre une décision pertinente, respectueuse du code éthique, conforme aux règles de droit en vigueur et soucieuse des exigences attendues par le Groupe et ses parties prenantes.

En matière d'éthique, les facteurs de risque sont multiples compte tenu de la sensibilité accrue de la société aux discriminations et aux différentes formes de harcèlement, du respect nécessaire des droits humains et de l'égalité entre les femmes et les hommes, mais également au regard de la volonté de conforter les principes républicains français, en particulier ceux de laïcité et de neutralité religieuse.

La survenance de ce risque pourrait avoir un impact sur la réputation du Groupe et serait en contradiction avec les préoccupations sans cesse croissantes des parties prenantes et des investisseurs.

Gestion des risques

Le code éthique a été actualisé en 2019. Sa nouvelle version a fait l'objet d'actions d'appropriation et de sensibilisation en 2020 et 2021. Conçu comme un véritable outil pratique, il aide à l'identification au quotidien de « zones grises » ou de cas complexes, et à leur résolution. Fin 2021, le guide de la laïcité a aussi été mis à jour afin de prendre en compte les dernières évolutions législatives.

En 2021, la gouvernance a également été renforcée en plusieurs domaines :

- l'élargissement du champ d'intervention de la délégation générale à l'éthique, qui couvre désormais le respect de la laïcité, la lutte contre le harcèlement et les discriminations, la promotion de la diversité et de la féminisation ainsi que la conformité;
- la mise en place d'une mission de facilitation et de médiation interne et le rattachement de la plateforme d'appui et de conseil et de la référente Groupe pour l'égalité entre les femmes et les hommes.

Cet ensemble, qui gagne en cohérence et en visibilité avec la nomination d'un nouveau délégué général, assure le pilotage et la gestion du risque éthique pour le Groupe.

La délégation générale à l'éthique et à la conformité (DGEC) assure le secrétariat du Cersec, dont la mission est d'approuver et d'impulser la politique du groupe RATP dans les domaines de l'éthique et de la RSE sous l'égide du président-directeur général. La personnalité extérieure siégeant au Cersec a été renouvelée en octobre 2021. Il s'agit désormais de M^e Renaud Jaune, avocat au sein du cabinet Baker McKenzie, ancien sous-directeur chargé du conseil aux entreprises à l'AFA.

Par ailleurs, la ligne d'alerte « éthique-conformité » est gérée par le délégué général à l'éthique et à la conformité conformément aux obligations légales en vigueur, notamment celles protégeant la confidentialité des lanceurs d'alerte. Un comité ad hoc (composé des directions chargées de l'audit et des affaires juridiques) est réuni en tant que de besoin pour évoquer les alertes les plus sensibles. Un travail de refonte de la procédure d'alerte éthique a été engagé à la suite de la publication de la loi du 21 mars 2022 visant à améliorer la protection des lanceurs d'alerte ainsi que du décret du 3 octobre 2022 relatif aux procédures de recueil et de traitement des signalements émis par les lanceurs d'alerte.

En lien avec la DGARC, un « diagnostic terrain » sur le référentiel éthique a été réalisé en mai et juin 2022, il a vocation à informer et à alimenter en réflexion les instances dirigeantes à partir d'entretiens de différents niveaux et d'expériences terrain. Les conclusions de ce diagnostic permettront de nourrir la feuille de route 2023-2025 de la DGEC.

Enfin, le groupe RATP s'est engagé de manière volontaire à développer un plan de vigilance pour l'exercice 2021. Présenté au début de l'année 2022, il figure dans le rapport de gestion 2021 et s'articule avec la DPEF du Groupe. Cette démarche a été reconduite et est approfondie pour l'année 2022.

3.3 – Les risques opérationnels

3.3.1 – Accident ferroviaire

Description

Compte tenu de ses activités, ce risque pouvant conduire à des accidents collectifs ou individuels, tels qu'une collision d'un train, un déraillement, un incendie, un entraînement de voyageur par un train, une chute de voyageur sur les voies, est identifié comme un risque majeur pour le groupe RATP.

Ce risque est traité dans l'entreprise par chaque BU et directions de l'Epic pour les parties spécifiques qui les concernent. De manière transversale, différents facteurs de risque font l'objet d'une vigilance permanente et d'une mise sous contrôle :

- le vieillissement des infrastructures et des équipements pouvant avoir pour origine des renouvellements tardifs ou un mauvais calibrage des priorités d'investissement;
- la non-maîtrise des interfaces critiques de sécurité (entre les matériels roulants et les infrastructures : rail/roue, captage du courant de traction, gabarit);
- un défaut de sécurité dans le cadre du développement des lignes ou de leur modernisation, avec notamment l'intégration dans l'existant de nouveaux équipements en interface;
- un défaut de pilotage ou de management de la sécurité ferroviaire.

La sécurité ferroviaire est un sujet primordial et une préoccupation quotidienne pour le Groupe compte tenu des potentiels impacts humains et financiers d'un accident. L'exposition nette à ce risque est néanmoins considérée comme faible, compte tenu de toutes les barrières internes en place, qui atténuent ce risque.

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 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 techniques et méthodologiques 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 dans toutes les dimensions de la gestion managériale.

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 ces risques est consultable dans la DPEF.

3.3.2 – Accident routier

Description

La sécurité routière est un marqueur important pour le groupe RATP, qui exploite des réseaux en Île-de-France, en France et à l'étranger. En Île-de-France, par exemple, les enjeux liés à la sécurité routière sont essentiels au regard du grand nombre de conducteurs (16 000) et du parc de plus de 4 700 bus qui sillonnent quotidiennement le réseau urbain dense.

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

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

Gestion des risques

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

Il repose sur différentes composantes :

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

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

3.3.3 – Indisponibilité des infrastructures

Description

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

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

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 son autorité de tutelle, Île-de-France Mobilités, ce qui entraînerait des pénalités financières et des conséquences négatives sur l'image du Groupe et la satisfaction des clients.

Gestion des risques

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

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

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

La robustesse de cette démarche est attestée par l'ensemble des certifications de référence internationale de RATP Infrastructures, depuis septembre 2020, sur les périmètres ISO 9001, ISO 14001, et ISO 45001, renouvelée en septembre 2022.

Depuis 2021, un projet de certification ISO 55001 couvrant l'ensemble de la mission de gestionnaire d'infrastructure a été lancé par RATP Infrastructures : il a abouti au franchissement d'une première étape en septembre 2022 avec la certification sur un premier périmètre des actifs de la voie.

Un plan de travail est défini et lancé pour atteindre la certification ISO 55001 en 2025 sur l'ensemble des activités et organisations de la RATP impliquées dans la réalisation de la mission de gestionnaire d'infrastructure incarnée et portée par RATP Infrastructures.

Par ailleurs, les dispositifs de maîtrise des risques sont régulièrement analysés à travers le suivi d'indicateurs et le système de pilotage de la qualité de service. Ce système repose sur :

- une instance de suivi des incidents impactant la disponibilité;
- une instance mensuelle de suivi des plans d'action de traitement des incidents majeurs;

- une instance trimestrielle d'évaluation de l'efficacité des plans d'action et de décision/arbitrage/capitalisation des plans d'action.

L'ensemble de ces dispositifs (définition des rôles et responsabilité, 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'infrastructure.

3.3.4 – 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 ERP, des espaces, mais aussi des sites industriels ou tertiaires, des sites et des systèmes de transport dont l'Epic RATP est gestionnaire d'infrastructure, bâtisseur ou exploitant.

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

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

La conversion énergétique des flottes de bus du groupe RATP conduit à une évolution des technologies utilisées, nécessitant une vigilance accrue sur l'exposition au risque d'incendie d'origine électrique. Suite à deux récents incendies sur des bus électriques (4 et 29 avril 2022), la série de véhicules incriminés a été retirée du parc de véhicules en exploitation, et une expertise indépendante a été lancée pour comprendre les causes de ces incidents.

Gestion des risques

La démarche de maîtrise du risque incendie mise en place par la RATP s'articule autour de quatre axes fondamentaux :

- la prévention, visant à éviter l'éclosion de l'incendie via des dispositions constructives adaptées et des actions de sensibilisation et de formation;
- l'atténuation, visant à limiter la propagation d'un incendie, notamment dans les établissements et bâtiments;
- l'évacuation rapide et en bon ordre de la totalité des occupants lorsque nécessaire;
- l'intervention des services de secours en assurant notamment la mise à disposition de moyens de secours et de lutte contre l'incendie.

Pour décliner cette politique, la RATP s'appuie sur quelques principes clés :

- le suivi partagé des sujets clés liés à la sécurité incendie et relatifs à l'amélioration des processus d'exploitation, de maintenance et d'ingénierie, au travers notamment d'une commission technique de sécurité incendie réunissant régulièrement les différentes BU et 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 BSPP;
- la professionnalisation des acteurs au travers notamment d'actions de formation et d'information permettant de garantir la pérennité des compétences de sécurité incendie et de développer une culture de sécurité incendie;

- le respect des exigences réglementaires et normatives tout au long de la conception, de la réalisation ainsi qu’au cours du cycle de vie des systèmes;
- l’obligation pour tous les projets intervenant sur des systèmes de transport public guidés dans des infrastructures et établissements existants d’être conçus, réalisés et, le cas échéant, modifiés de telle sorte que le niveau global de sécurité soit au moins équivalent au niveau de sécurité existant, compte tenu de l’évolution des règles de l’art, ou à celui résultant de la mise en œuvre des systèmes ou sous-systèmes assurant des services ou fonctions comparables, compte tenu du retour d’expérience les concernant;
- des référentiels de contrôle et de maîtrise de l’activité déclinés aux différents niveaux de l’entreprise;
- une recherche de l’amélioration par l’innovation en ayant une démarche proactive.

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

3.3.5 – 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.

Au vu du montant des investissements engagés chaque année (2,4 milliards d’euros en Île-de-France et 2,7 milliards d’euros à l’échelle mondiale en 2021) et de la performance attendue, 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 écart fonctionnel, d’une livraison tardive, d’un dépassement de budget ou d’une augmentation des coûts d’exploitation et de maintenance, affecte donc la rentabilité de l’investissement et porte atteinte à l’image de l’entreprise.

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

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

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

Gestion des risques

La création d’une structure de référence en 2021 (le pôle projets, technique et industriel), disposant d’une compétence transversale au groupe RATP, vise à sécuriser encore la capacité de l’entreprise à tenir ses engagements sur les grands projets vis-à-vis des financeurs.

Le groupe RATP conduit ses projets d’investissement en parfaite observation des dispositions de la norme ISO 10006 « Lignes directrices pour le management de la qualité dans les projets » tout en adaptant les modalités pour tenir compte de ses propres spécificités.

Les projets d’investissement suivent tous une même méthode, dite « méthode de conduite de projet de la RATP », qui s’impose à tous les acteurs. 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. La structuration et la formalisation des plans de management de projet permettent de positionner clairement le suivi du projet et de mettre en place les réunions périodiques et les structures de décision nécessaires. La transformation de l’ingénierie engagée en 2020 a également permis la modernisation des processus, outils et modalités de pilotage des projets, associant tous les métiers concernés. Sur les opérations complexes ou interdisciplinaires, des structures de management multiprojets adaptées sont mises en œuvre et animées autour de plateaux projet facilitant le travail en mode agile aux étapes clés.

Le corpus réglementaire à disposition des chefs de projet est établi et abondant. Des formations sont dispensées depuis plusieurs années dans le cadre d’un cursus cohérent.

Les projets sont suivis au travers de jalons réguliers permettant de valider formellement les étapes de conception et réalisation au fur et à mesure, de partager les difficultés et de 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.

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

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

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

3.4 – Les risques RH/sociaux

3.4.1 – Risques professionnels

Description

Enjeux de performance et de confiance entre le groupe RATP, ses collaborateurs, ses partenaires sociaux et externes, la prévention des risques professionnels (PRPS) et de 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 clientèle 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 des chantiers avec le renouvellement et l'extension du réseau de transports en commun en Île-de-France;
- l'accompagnement des collaborateurs au changement à l'occasion de l'évolution des métiers et de la transformation du Groupe.

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

Le taux de fréquence des accidents du travail de la RATP (nombre d'accidents du travail avec arrêt × 1 000 000 / nombre d'heures travaillées) a diminué régulièrement et fortement de 2016 à 2020 avant de repartir à la hausse depuis 2021, soit une baisse cumulée de 12% en sept ans. Le taux de gravité (nombre de jours perdus pour accidents du travail × 1 000 / nombre d'heures travaillées), après une stabilisation jusqu'en 2019, est de nouveau impacté par de multiples facteurs retardant le retour à l'emploi des salariés (prolongation des arrêts de travail dans un contexte de pandémie et d'absentéisme).

Gestion des risques

Le groupe RATP s'est doté d'une politique santé et sécurité au travail qui s'inscrit dans la politique ressources humaines Groupe et a pour vocation de contribuer à l'amélioration pérenne d'un cadre de travail stimulant et sûr pour l'ensemble de ses collaborateurs. Des objectifs et un programme d'actions ambitieux ont été fixés en 2016 (cf. Déclaration de performance extra-financière) pour accompagner la transformation de l'entreprise. Une feuille de route pluriannuelle dédiée à la prévention et à la réduction du risque agression se déploie avec les BU et les 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 et le déploiement de standards de prévention en transversal 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 PRPS au regard de leurs 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 ses salariés.

Le renforcement d'une culture sécurité (formations métiers adaptées, rappels périodiques des règles de sécurité, partage des retours d'expérience, modification de l'organisation métier, etc.) et la mise en œuvre des moyens de surveillance pertinents (contrôle interne, visites managériales, inspections de chantier, audits internes, etc.) constituent la base des actions.

Le contrôle interne est notamment déployé dès que nécessaire pour avoir l'assurance de la bonne mise en œuvre des dispositions en matière de PRPS et d'améliorer ces dispositions, le cas échéant. Quatre dispositifs ont été déployés : la prise en charge managériale des collaborateurs post-accident du 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 et de protection face au Covid-19.

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

3.4.2 – Non-disponibilité des compétences nécessaires

Description

Dans le cadre de son ambitieux plan de transformation, le Groupe pourrait rencontrer des difficultés à s'assurer de la disponibilité des compétences nécessaires pour accompagner son développement et maintenir son expertise.

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

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

L'exposition du groupe RATP à ce risque est par ailleurs accrue en raison du maintien d'un niveau élevé d'absentéisme maladie, malgré la sortie de la crise sanitaire, et d'un contexte macroéconomique perturbé qui a un impact négatif tant sur les recrutements que sur les démissions.

Gestion des risques

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

- les démarches de *strategic workforce planning* et de GPEC transversales : elles ciblent des domaines de compétences identifiés comme stratégiques pour lesquels des actions de portée transversale sont apparues nécessaires pour garantir la pérennité des savoir-faire de l'entreprise : cybersécurité, sécurité ferroviaire, automatismes ferroviaires, exploitation...;
- 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 : elles sont 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'action.

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 *sourcing* et relations écoles, la décentralisation du processus de recrutement au plus près des métiers, le développement de dispositifs de parrainage/cooptation, le renforcement des moyens de formation, le recours à la sous-traitance et à l'intérim sur les métiers en tension.

La diversité des publics ciblés (étudiants, jeunes, seniors, en situation de handicap, éloignés de l'emploi, qualifiés, diplômés, expérimentés ou non, femmes ou hommes, origines...) est le fondement du maintien et du développement des compétences nécessaires.

Parallèlement, l'observation et l'analyse des causes de départ de l'entreprise permettent l'ajustement des éléments d'attractivité.

Les parcours et la mobilité professionnels, les reconversions et redéploiements viennent compléter les dispositifs de développement et de disponibilité des ressources. La Charte mobilité pour les cadres du groupe RATP a été signée le 18 octobre 2022.

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

3.5 – Les risques environnement/sanitaire

3.5.1 – Pandémie

Description

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

Dans le contexte de crise sanitaire que traverse le pays depuis 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. Même si la crise sanitaire du Covid-19 s'est atténuée depuis 2020-2021, 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 : adaptation rapide et fréquente 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, la mise à la disposition des salariés de masques et de gel hydroalcoolique.

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

- maintenir la continuité des activités opérationnelles avec des salariés qui devaient continuer à se rendre sur place;
- assurer la continuité des activités fonctionnelles, qui est passée par une application massive du télétravail.

Gestion des risques

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

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

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

Au regard des retours d'expérience sur sa gestion de la crise sanitaire du Covid-19, le groupe RATP va poursuivre la mise à jour et la communication de son plan de continuité pandémie, la formation des principaux acteurs à la gestion de crise et l'organisation d'exercices de préparation à la gestion d'une crise pandémie.

3.5.2 – Événements climatiques

Description

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

En Île-de-France, les fortes chaleurs vécues en 2019 et à l'été 2022 ont nécessité de mettre en place une surveillance accrue du 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).

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

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

Gestion des risques

En première approche, 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;

- des dispositifs de surveillance des événements météorologiques et de l'état des infrastructures :
 - une mise en œuvre de dispositifs adaptés et proportionnés dans les zones de vulnérabilité identifiées et des mesures spécifiques, notamment en période hivernale ou lors d'un épisode caniculaire,
 - 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 ;
 - un plan de prévention du risque inondation (PPRI) associé à un PCA en cas de crue de la Seine ou de la Marne,
 - une cellule PPRI au sein de RATP Infrastructures en charge d'assurer la coordination du plan de protection contre le risque inondation. Elle s'appuie sur le retour d'expérience de chaque épisode de crue pour optimiser de façon continue les mesures de protection envisagées,
 - 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;
- des dispositifs de formation interne au PPRI et des exercices annuels, qui sont organisés régulièrement;
- des échanges coordonnés par la préfecture de police ainsi que des opérateurs de réseaux, en France et à l'international, qui sont organisés régulièrement et permettent d'identifier des innovations pouvant potentiellement être déployées sur nos réseaux.

Un plan de prévention a été mis en place contre les impacts du changement climatique visant à renforcer progressivement la résilience de ses réseaux de transport franciliens et à limiter l'impact d'épisodes climatiques extrêmes sur leur exploitation. Ce plan se traduit notamment par une surveillance renforcée 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, distension des fils de contact des portions aériennes du RER, par exemple), des postures d'exploitation adaptées (parcours à vitesse réduite) suite à des épisodes de fortes pluies, des programmes de travaux visant à renforcer la résilience intrinsèque des zones les plus vulnérables en cas de pluies diluviennes.

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 (8,5 milliards d'euros sur 2021-2024), dont la très grande partie est réalisée par des industriels de la filière ferroviaire.

L'industrie ferroviaire comporte trois types d'acteurs :

- les constructeurs-ensembliers (ou intégrateurs), spécialisés dans la construction de matériel roulant, qui peuvent être également présents dans la signalisation et l'automatisation;
- les spécialistes de la signalisation et de l'automatisation;
- les équipementiers, le plus souvent spécialisés dans un segment de marché en particulier (systèmes de freinage, organes de roulement, sièges, etc.).

Une concentration de ces acteurs s'est opérée sur les dix dernières années, notamment pour faire face à la concurrence asiatique (fusions, acquisitions, etc.). Cette concentration fragilise les donneurs d'ordre tels que la RATP puisqu'ils disposent de moins de concurrence.

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

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

Les industriels peinent à répondre à la demande du fait de la concomitance de plusieurs projets industriels majeurs (Société du Grand Paris, SNCF, RATP, etc.) et un grand nombre d'emplois sont considérés comme manquants dans la filière industrielle aujourd'hui pour répondre à la demande (75 000 environ).

Enfin, depuis la crise sanitaire, les difficultés d'approvisionnement liées à la fragilité des *supply chains* et à certains choix industriels (délocalisation de plus en plus importante des fournisseurs) ont des conséquences sur l'organisation et le coût des marchés.

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 de construire une politique industrielle cohérente, ambitieuse dans une vision Groupe pour les projets de demain.

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

En parallèle, des actions achat-métier ont été entreprises :

- renforcement des revues stratégiques grands fournisseurs pour anticiper les alertes et partager les projections;
- structuration d'une démarche de *vendor management*, pour une relation fournisseurs améliorée : cartographie des fournisseurs et processus achat-métier transverse en plus des process métier;
- pilotage des ruptures d'approvisionnement : avec un suivi déjà mature de toutes les références rencontrant des problématiques, croisé avec les besoins des projets et opérationnels pour mieux en visualiser les conséquences;
- 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 métiers 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, 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 du confinement lié à 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.

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

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 de NEU CP de 3 milliards d'euros).

4 – La fiabilité des données comptables et financières

4.1 – L'élaboration de l'information financière

4.1.1 – L'établissement des états comptables et financiers

Le groupe RATP produit annuellement des comptes sociaux et des comptes consolidés certifiés. Il publie également des comptes consolidés semestriels faisant l'objet d'un examen limité par les commissaires aux comptes.

La RATP émet des emprunts obligataires en faisant référence au programme EMTN. La mise à jour de ce programme, effectuée chaque année, est revue par les commissaires aux comptes qui délivrent une lettre de confort.

Dans son ensemble, la production comptable de la RATP couvre les besoins de la gestion économique et budgétaire des différentes entités de gestion du Groupe.

4.1.2 – La production des comptes sociaux

Un corps de doctrines et de règles

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

Les comptables disposent, pour exercer leur activité, d'un ensemble de textes à caractère réglementaire, organisationnel et comptable.

La comptabilité de la RATP est organisée de manière à effectuer des contrôles tout au long du processus de production des comptes.

Des contrôles réguliers

Les unités et fonctions support constituant les différentes BU et directions de l'entreprise participent au fonctionnement de la comptabilité en ordonnant les dépenses et recettes de l'entreprise et en définissant, dans le cadre de règles communes, le plan de leurs comptes analytiques. Cette participation passe soit par un accès direct aux systèmes d'information comptables pour y enregistrer des données (notamment les charges externes dans le cadre du flux achats et les produits dans le cadre du flux facturation), soit par un outil local se déversant dans le système d'information (comme pour la gestion des stocks, par exemple).

Au-delà des suivis réguliers par les équipes comptables, des révisions périodiques sont programmées afin de contrôler l'utilisation des systèmes d'information et le respect des procédures mises en place.

Les équipes de la comptabilité ont pour mission de contrôler mensuellement les imputations comptables saisies ou déversées dans le système de gestion par les unités. Elles effectuent les éventuelles corrections et comptabilisent les différentes opérations qui ne sont pas déléguées aux unités.

Toutes les informations générant des flux comptables permettent l'élaboration par la comptabilité des documents de synthèse et d'assurer l'ensemble des tâches centralisées : tenue des comptabilités immobilisations, fournisseurs, clients, recettes, rapprochements bancaires et charges de personnel, contrôle de la qualité comptable, opérations de clôture, production des états financiers (bilan, compte de résultat, annexe, etc.).

La démarche concernant la formalisation et le renforcement des travaux de contrôle interne se poursuit. Cette démarche s'inscrit dans le dispositif de contrôle interne et *risk management* déployé de manière transversale au sein de la direction financière (direction de la performance économique et financière Groupe ou DPG) et du groupe RATP dans son ensemble par la DGARC.

Une logique d'arrêté mensuel

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

Des établissements comptablement séparés

Conformément à la loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010, à la loi LOM du 24 décembre 2019, et aux règles de régulation précisées par l'autorité de régulation des transports, des bilans, des comptes de résultat et des annexes sont établis pour chacune des activités comptablement séparées d'opérateur de transport, de gestionnaire d'infrastructure, de gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris et, à compter de 2021, d'opérateur de sûreté, et des autres activités (« Autres », regroupant les activités de siège et de holding). Les comptes de l'Epic sont le fruit d'une consolidation de ces différentes activités comptablement séparées.

Pour l'établissement des bilans dissociés comme des comptes de résultat dissociés, le principe directeur est celui de l'affectation directe des différents postes ou flux. Lorsque cela n'est pas possible, au motif que ces postes ou flux seraient gérés par l'une ou l'autre des activités et, à ce titre, lui seraient comptablement imputés à l'origine, des conventions de cessions internes entre les établissements ont été mises en place conformément à l'usage, refacturables à l'autre activité. De telles conventions cadrent notamment le périmètre des cessions, les principes de leur valorisation et de leur facturation.

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

4.1.3 – La production des comptes consolidés du groupe RATP

La consolidation des comptes est réalisée à l'aide d'un logiciel de consolidation qui constitue un outil structurant mettant en œuvre des principes et règles comptables régulièrement maintenus à jour. Les liasses de consolidation des établissements de l'Epic et de ses filiales sont renseignées par les comptables respectifs de ces entités. 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 qui sont transmises par les entités consolidées. Elle est en charge de comptabiliser tous les impacts des normes IFRS pour la plupart des entités du Groupe et les retraitements de consolidation : homogénéisation des comptes, élimination 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 des comptes sont analysées par les services de la DPG. De ce fait, pendant la période d'arrêté des comptes, les données des différentes entités du Groupe (établissements de l'Epic et filiales) font l'objet d'une analyse approfondie et sont rapprochées des données des mois précédents et des données budgétaires.

4.2 – Les procédures internes relatives au contrôle comptable et financier

4.2.1 – La conformité aux lois et règlements comptables

Les normes françaises

La RATP, Epic, 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 particulier de la RATP a été approuvé par arrêté interministériel du 21 mars 1985. Ce plan est établi conformément aux règles, principes et modalités du système de base du plan comptable général.

Les normes IFRS

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

Les commissaires aux comptes

La RATP a l'obligation de désigner des commissaires aux comptes en vertu des dispositions de l'article 30 de la loi n° 84-148 du 1^{er} mars 1984 relative à l'information financière et au contrôle des comptes dans les établissements publics ayant une activité à caractère industriel et commercial, et de celles de l'article 33 du décret n° 85-295 du 1^{er} mars 1985⁽¹⁾. 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 le groupe RATP pour produire ses comptes;
- l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques;
- le programme d'audit interne, la qualité de ses méthodes, la politique de maîtrise des risques et les actions correctrices mises en œuvre;
- la communication financière de l'entreprise;
- le contrôle légal des comptes sociaux annuels et des comptes consolidés semestriels et annuels effectué par les commissaires aux comptes;
- la procédure de choix des commissaires aux comptes;
- la bonne mise en place du dispositif de prévention et de détection de la corruption et du trafic d'influence;
- la stratégie de financement, le plafond et le montant annuel des emprunts à émettre.

4.2.2 – La fiabilité de l'information financière

La production de l'information

La RATP utilise le progiciel Oracle pour la production des comptes sociaux et SAP financial consolidation pour celle des comptes consolidés.

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

Processus pour les comptes sociaux

Les résultats mensuels sont disponibles à J+8 ouvrés, ce délai incluant une période d'analyse dite de « préarrêté comptable » au cours de laquelle des contrôles sont opérés. Les résultats mensuels

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

disponibles permettent aux contrôleurs de gestion des différentes BU et directions de l'entreprise d'effectuer des suivis réguliers de leur niveau d'activité et de maîtriser le respect de leurs objectifs. Au niveau du contrôle de gestion central de l'entreprise, les résultats mensuels permettent de piloter les risques éventuels de dépassement et de procéder aux recadrages nécessaires, le cas échéant, pour respecter les objectifs. Afin de garantir les délais de clôture, des préclôtures sont réalisées respectivement à fin mai et à fin octobre. Elles font l'objet de contrôles approfondis des commissaires aux comptes.

Processus pour les comptes consolidés

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

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

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

4.2.3 – Le contrôle de gestion de l'Epic RATP

Le contrôle de gestion est une fonction partagée entre le contrôle de gestion central de la DPG et les BU et directions de l'entreprise représentés par le réseau des contrôleurs de gestion, eux-mêmes sous l'autorité des directeurs de BU et directions.

Le fonctionnement du contrôle de gestion 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 du contrat Île-de-France Mobilités et des contrats d'objectifs des BU et directions notamment).

Il est basé sur un échange permanent entre la DPG et l'ensemble des métiers de l'entreprise aux différentes étapes des processus (projection pluriannuelle, budget, réévaluation 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 BU et directions, qui assurent l'homogénéité et la traçabilité des pratiques.

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

Le cycle de gestion « exploitation » est décomposé en quatre grands sous-processus :

- le plan de performance à moyen terme sur quatre ans (l'année en cours et les trois années suivantes) : l'objectif est de maîtriser les risques financiers et de piloter la performance économique à moyen terme, en fixant pour chaque BU/direction un objectif de productivité, et en anticipant l'évolution de ses besoins à moyen terme, en fonction du développement de l'offre, de ses projets et des évolutions prévisibles de son environnement; la cohérence avec le plan stratégique d'entreprise est un axe d'analyse prioritaire;
- le budget, qui couvre par définition la cible à un an; la cohérence avec le plan de performance de chaque BU/direction est un axe d'analyse essentiel de cet exercice; il est également vérifié que la somme des propositions des BU/directions permet de respecter la cible de performance de l'entreprise; l'analyse des variations N/N-1 est faite par grandes causes, c'est-à-dire l'offre nouvelle, la productivité, les évolutions de gestion ou besoins nouveaux, les transferts entre BU/directions (changements internes de périmètre) et l'évolution des prix; l'évolution des effectifs est également analysée et discutée;
- le reporting mensuel, qui permet de suivre l'exécution du budget de l'année pour chacune des BU/directions; chaque BU/direction analyse les variations au budget saisonnalisé et alerte sur les risques qui pourraient impacter l'atterrissage de fin d'année; une consolidation au niveau entreprise permet de suivre le respect de la trajectoire; un reporting mensuel auprès du Comex porte à la fois sur les objectifs de production, de qualité de service, les indicateurs financiers, de ressources humaines, et le suivi des projets;
- enfin, une réévaluation sur l'ensemble des postes budgétaires, faisant l'objet d'un reporting spécifique par chaque BU/direction et d'une consolidation au niveau de l'entreprise, permet de s'assurer du respect et du pilotage de la trajectoire définie.

Le cycle de gestion « investissements » est décomposé en trois grands sous-processus :

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

4.2.4 – Le contrôle des filiales et participations

Les filiales font l'objet, de la part de l'Epic, de procédures de contrôle spécifiques, qui visent à maîtriser les risques inhérents au développement. Le contrôle exercé par la RATP est complété par un contrôle de gestion exercé par la filiale RATP Dev sur ses propres filiales et participations.

Les contrôles à 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 forts 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 et, selon l'importance des décisions d'engagement, par les instances de contrôle de la RATP (l'Agence des participations de l'État, la mission de contrôle économique et financier des transports, la direction du budget et la direction générale des infrastructures de transports et de la mer).

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

Pour RATP Dev et Systra, ces contrôles sont exercés par les comités issus des conseils de surveillance en liaison avec la direction financière de l'Epic :

- 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 de l'Epic.

Les contrôles à 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 Comex; ce progiciel sert à la fois au reporting mensuel et à la consolidation des comptes, ce qui garantit l'homogénéité des informations;
- d'audits : chaque année, certaines filiales font l'objet d'un audit complet de fonctionnement.

Les contrôles à priori et le reporting financier mensuel sont animés par l'unité filiales, montages financiers, fiscalité de la DPG.

Les audits sont assurés par la DGARC.

Les autres contrôles

Le conseil d'administration de la RATP examine la situation des filiales à minima quatre fois par an :

- en mars, pour ce qui concerne les résultats de l'année antérieure, en même temps que les comptes consolidés;
- en juin, pour ce qui concerne les plans stratégiques et de performance;
- en juillet, pour ce qui concerne les résultats du premier semestre;
- en décembre, pour ce qui concerne les résultats prévisionnels de l'année et les budgets pour l'année suivante.

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

En fin d'année, un budget consolidé du groupe RATP est présenté au conseil d'administration.

Déclaration de performance extra-financière

À propos du rapport

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

- l’ordonnance n° 2017-1180 du 19 juillet 2017 portant transposition de la directive 2014/95/UE modifiant la directive 2013/34/UE;
- le décret n° 2017-1265 du 9 août 2017.

Une note méthodologique à la fin de la déclaration explique le périmètre et les limites méthodologiques. En 2022, le périmètre de reporting évolue avec l’intégration de RATP Solutions Ville.

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

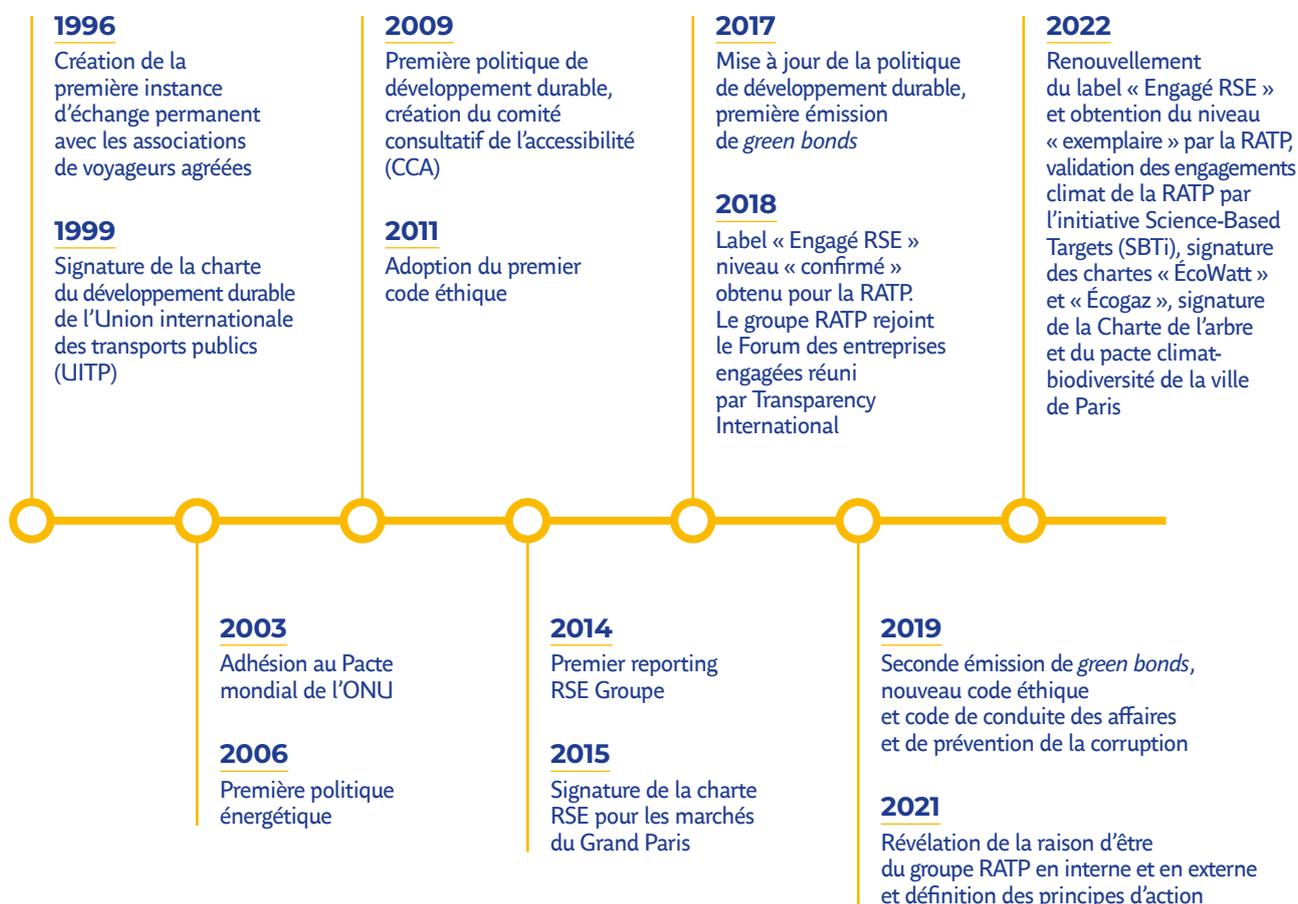
Dispositif de reporting extra-financier au sein du Groupe :

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

Introduction

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

Les engagements marquants



L'adhésion au Pacte mondial des Nations unies

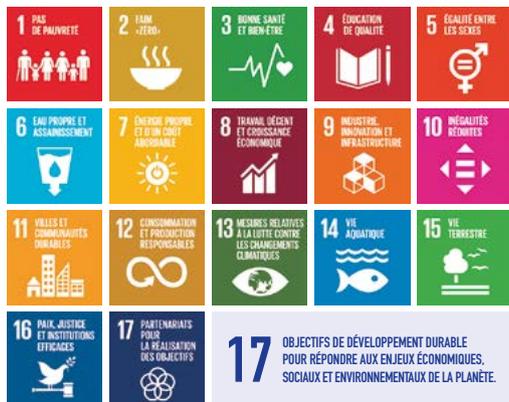
Le Pacte mondial ou *Global Compact* (GC), cadre d'engagement volontaire international, rassemble les entreprises et organisations autour de dix principes directeurs concernant les droits de l'homme, le droit du travail, l'environnement et la lutte contre la corruption. Conformément aux exigences du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

Le présent rapport annuel fait office de COP 2022 et répond aux exigences du niveau « avancé » de reporting (*GC Advanced*) du Pacte mondial des Nations unies auquel la RATP a adhéré en 2003.

**NOUS SOUTENONS
LE PACTE MONDIAL**



Les objectifs de développement durable (ODD)



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

De la raison d'être à la raison d'agir

La révélation de la raison d'être

Le groupe RATP a révélé sa raison d'être au premier trimestre 2021 : « Fort d'une expérience centenaire et d'un savoir-faire unique, le groupe RATP s'engage chaque jour pour une meilleure qualité de ville.

Partenaire de confiance des villes de demain, en France et partout dans le monde, nous proposons des services performants et innovants de mobilité et d'aménagement urbains qui favorisent le développement de villes plus durables, inclusives et agréables à vivre.

C'est là notre rôle au service de l'intérêt général.
C'est notre raison d'être. »

Issue d'une démarche collaborative menée à l'échelle de l'ensemble du Groupe, la raison d'être de la RATP a bénéficié d'une reconnaissance externe en 2022 à travers l'étude publiée par le cabinet Elvé Conseil. Elle se classe en effet 9^e sur 100 raisons d'être étudiées, d'après les critères suivants : claire, inspirante, cohérente, incarnée, mobilisatrice.

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

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

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

La mise en œuvre de la raison d'être

En 2022, le groupe RATP s'est attaché à poursuivre la mise en œuvre de sa raison d'être, à travers deux principaux axes : l'appropriation par les collaborateurs et la mesure d'impact.

Les études menées en interne ont montré que la raison d'être est un « totem » important pour les salariés, auquel se raccrocher dans un contexte d'accélération de la transformation du Groupe et d'ouverture à la concurrence du transport urbain en Île-de-France : 75 % des collaborateurs la connaissent, et, parmi eux, 81 % la trouvent cohérente avec la stratégie en place. Fort de ce constat, il apparaissait important de l'utiliser davantage comme vecteur de confiance en l'avenir, tout en démontrant qu'elle s'incarne déjà dans les métiers et les actions du Groupe. Pour ce faire, une plateforme participative a été ouverte à l'ensemble des collaborateurs afin de recueillir leurs objets de fierté en lien avec la raison d'être et ses principes d'action, ainsi que les projets qu'ils aimeraient voir se concrétiser dans l'avenir. Les contributions seront notamment utilisées pour nourrir les réflexions sur le futur plan stratégique du Groupe en 2023.

L'innovation au service de la ville durable

Face aux défis inédits du XXI^e siècle, la conviction du groupe RATP est qu'il faut penser, réinventer et transformer la ville selon une approche intégrée pour la rendre plus durable, plus inclusive et plus apaisée.

Pour cela, il déploie une politique d'innovation au cœur de sa stratégie, pour mieux répondre aux attentes des clients et pour accélérer la transition énergétique, pour laquelle il est un acteur de référence grâce au plan Bus2025.

Les politiques présentées ci-dessous permettent de répondre au principe d'action de la raison d'être suivant :

innover pour améliorer en permanence notre efficacité opérationnelle et préparer les usages de demain.

Le Groupe a mis en place une démarche d'innovation qui s'articule autour de grands programmes thématiques :

- **la smart city** : le groupe RATP a lancé en 2021 un programme de recherche transverse sur la ville de demain. Ainsi, après un an de coconstruction avec les différentes entités du Groupe, six projets de recherche et développement ont été sélectionnés pour être approfondis avec de nouveaux partenaires industriels et académiques ainsi que des start-up, sur des thématiques variées mais interconnectées telles que le changement climatique, l'eau et l'énergie, la valorisation foncière et l'analyse des nouvelles mobilités.

L'année 2022 marque par ailleurs le prolongement de deux projets phares de recherche du programme.

L'un, mené en collaboration avec le Senseable City Lab du Massachusetts Institute of Technology (MIT), visait à surveiller l'espace public à partir d'un dispositif d'intelligence artificielle embarqué à bord des flottes de bus RATP pour évaluer l'impact des nouveaux usages sur la performance opérationnelle. L'expérimentation menée a confirmé la faisabilité technique et la précision du dispositif. Un travail avec la Ville de Paris est en cours pour tirer pleinement parti de ces nouvelles technologies pour améliorer l'usage partagé en temps réel de l'espace urbain. L'autre, réalisé en partenariat avec l'École nationale des ponts et chaussées, a abouti au développement d'un observatoire mondial du MaaS et à l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation des effets d'une application MaaS sur les pratiques de mobilité d'un territoire. Cette méthodologie sera testée sur un réseau de transport prochainement.

Enfin, les lauréats de l'appel à projet Paris2Connect 2022 pourront expérimenter leurs solutions en conditions réelles, à partir de l'infrastructure numérique intelligente déployée pour gérer les flottes de véhicules autonomes;

- **la mobilité autonome** : en 2022, le Groupe a poursuivi ses développements et ses expérimentations autour des navettes et des bus sans conducteur pour gagner en maturité sur des parcours plus exigeants (circulation ouverte à Vincennes depuis mars 2021, nouveaux bus en site propre, couplage de solutions de transports à la demande avec des véhicules autonomes...). L'expérimentation menée actuellement par RATP Dev à AlUla (Arabie saoudite) ainsi que celle à Saint-Rémy-lès-Chevreuse (qui fait suite à l'appel à projets « Expérimentation de véhicules routiers autonomes » financé par l'Ademe) constituent une nouvelle étape pour le développement des mobilités autonomes par le service en zone périurbaine, la vitesse des véhicules et la supervision à distance. L'ensemble de l'expérimentation est supervisé à distance depuis un poste de commandement des véhicules autonomes (PCVA). Cette mise en place d'une supervision de véhicules autonomes permet de préfigurer les futurs métiers et outils d'exploitation;
- **l'intelligence artificielle (IA)** : l'année 2022 a permis de poursuivre la dynamique entamée en 2021, à savoir de convertir des projets d'innovation en industrialisation. Elle a notamment vu éclore l'industrialisation du projet Tradivia (traduction en temps réel des messages diffusés dans les espaces) et l'expérimentation d'une déclinaison « accessibilité » (agent conversationnel à destination des personnes sourdes et malentendantes);
- **l'hydrogène** : la pertinence de l'hydrogène pour le Groupe se limite à des cas d'usage bien identifiés (bus de 18 mètres, navettes interurbaines, usages stationnaires). RATP Dev a accompagné l'agglomération de La Roche-sur-Yon, où sa filiale CTY exploite le réseau Impulsyon, dans la mise en service de deux bus à hydrogène, alimentés par de l'énergie issue d'une source renouvelable locale, concrétisant ainsi l'engagement de RATP Dev pour une mobilité durable. L'agglomération souhaite étendre cette expérimentation dans les prochaines années. Un autre projet de ligne exploitée par la RATP est validé : des bus livrés pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2024 (JOP 2024) à Créteil, avec une recharge sur le site proche du Sipperec⁽¹⁾, permettant de valoriser les déchets urbains. Par ailleurs, cinq bus à l'hydrogène seront mis en place pour Vallée Sud – Grand Paris/Bagneux à l'horizon 2024 également;

- **les nouvelles technologies d'assistance physique** : ce programme est au service de l'excellence opérationnelle et vise à améliorer la prévention et la performance des métiers du Groupe, en proposant des solutions pour soulager et compenser les efforts réalisés par un collaborateur tout en lui laissant la plus-value de son travail : assister n'est pas remplacer. L'année 2022 a vu émerger le premier projet en phase d'industrialisation : l'intégration d'exosquelettes type « bras en l'air » pour les équipes de maintenance des portes du RER A, permettant de traiter la problématique de sollicitation forte de ce poste de travail (robot collaboratif qui permet de poncer ou de lustrer les bus, diminuant ainsi les vibrations ressenties par les agents). Une autre expérimentation exosquelette similaire est en cours pour la maintenance des portes du tramway. Les premiers cas d'usage de la technologie cobotique se dessinent avec des cobots facilitant les opérations de ponçage et de lustrage des matériels roulants au centre bus des Lilas;
- **la mobilité aérienne urbaine** : le groupe RATP contribue, aux côtés du groupe ADP, de la DGAC et de la Région Île-de-France, aux expérimentations de véhicules électriques à décollage vertical, les e-VTOL (*electric vertical takeoff and landing aircraft* ou taxis volants électriques), pour définir les conditions de mise en œuvre d'une nouvelle offre de mobilité urbaine, complémentaire aux modes existants. Il met en particulier à disposition ses savoir-faire en matière d'intégration urbaine d'infrastructures de transport et de multimodalité. En mars 2022, les experts du groupe RATP ont ainsi mené la première campagne de tests sur l'impact acoustique et vibratoire des e-VTOL sur l'aérodrome de Pontoise – Cormeilles-en-Vexin.

RATP Capital Innovation : investir dans les nouvelles mobilités et la *smart city*

Afin de prendre part à l'émergence des nouveaux modèles d'affaires et des technologies des nouvelles mobilités et de la *smart city*, le groupe RATP a créé en février 2017 RATP Capital Innovation, sa filiale d'investissement intégrée au sein de RATP Solutions Ville. RATP Capital Innovation a réalisé des prises de participation dans les sociétés suivantes : Communauto, société de services d'autopartage, Klaxit, plateforme de covoiturage domicile-travail, Cityscoot, leader du scooter électrique en libre-service, Zenpark, leader du stationnement partagé et mutualisé, et Vianova, plateforme de régulation de l'espace public. En 2022, RATP Capital Innovation a investi au capital de deux nouvelles sociétés : Zenride, le leader de la location de vélos pour les entreprises et leurs salariés, et Electra, opérateur incontournable de la recharge rapide en France et en Europe.

En 2022, 6,7 millions de trajets de nouvelles mobilités (scooter en libre-service, en covoiturage et en autopartage) ont été proposés par les start-up dans lesquelles le groupe RATP détient une participation.

Le Groupe met en œuvre de nombreux programmes d'innovation participative. Il a par ailleurs créé en 2018 son réseau de laboratoires Urbanopolis, qui fédère six lieux d'innovation en France et au Maroc pour favoriser l'intelligence collective et l'innovation de rupture, et apporter un soutien pour accélérer les projets d'innovation prioritaires de l'entreprise.

(1) Syndicat intercommunal de la périphérie de Paris pour les énergies et les réseaux de communication.

Notre politique RSE

Notre politique RSE s'organise autour de trois orientations

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

Réduire notre empreinte environnementale

Affirmer notre responsabilité sociale et sociétale

Elle est déclinée dans une feuille de route partagée avec nos parties prenantes internes et mise à jour régulièrement :

- Construire une offre de mobilité connectée et accessible
- Agir en faveur de la santé environnementale
- Favoriser l'intégration urbaine et la mixité fonctionnelle
- Réduire l'empreinte carbone et économiser les ressources
- Développer l'économie circulaire
- Promouvoir les démarches d'amélioration continue et d'écoconception
- Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires
- Favoriser un management stimulant l'engagement des salariés
- S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur

Gouvernance de la politique RSE

La politique RSE du Groupe est un axe de performance et de valeur ajoutée, décliné dans le plan stratégique Défis 2025 lancé en 2017.

Elle s'appuie sur une gouvernance transversale, portée par plusieurs instances qui coordonnent et pilotent la démarche :

- **le conseil d'administration** : il valide le rapport financier et RSE, sur avis de la commission économique et stratégique;
- **le Comité éthique, RSE et conformité (Cersec)** : composé des membres du comité exécutif (Comex) et des responsables des fonctions éthique, RSE et conformité, ainsi que d'une personnalité extérieure, il est présidé par le président-directeur général. Organisme de décision, il a pour mission de développer une culture éthique et d'intégrité et d'évaluer l'efficacité des programmes de conformité, de prévention du risque de corruption et du programme d'actions RSE;
- **le comité de pilotage de la performance extra-financière (Copil)** : il est composé des membres du Comex ou des délégués généraux en charge de la finance, de la communication, de la stratégie et du développement durable, des ressources humaines, de l'audit et du contrôle interne, du management des risques et de la présidente du Directoire de RATP Développement. Le Copil valide les éléments constitutifs de la DPEF;
- **le Club RSE** : il déploie la feuille de route RSE et diffuse une culture RSE au sein du Groupe via un réseau de référents RSE issus des directions, business units et filiales, et des outils d'animation.

La **direction stratégie et ville durable** de la RATP pilote la politique RSE. Chaque direction et filiale du Groupe a la responsabilité de décliner les engagements en matière de RSE.

Évaluation extra-financière

En 2022, la RATP a renouvelé sa labellisation « Engagé RSE » d'Afnor Certification, obtenue pour la première fois en 2018, et a augmenté significativement son score, lui permettant d'atteindre le niveau « exemplaire », le plus haut du référentiel. Ce label récompense son niveau de performance en matière de développement durable sur son territoire historique en Île-de-France.

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

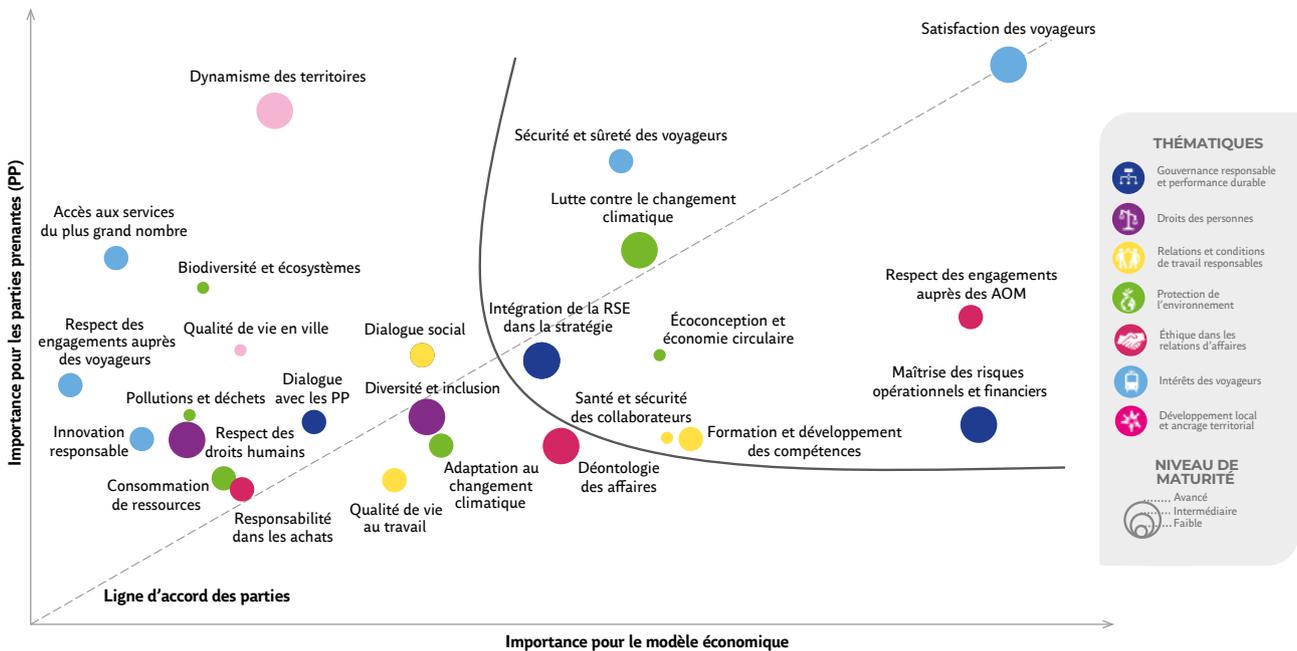


Nos enjeux RSE

Analyse de matérialité

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

Matrice de matérialité consolidée



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

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

Analyse des risques extra-financiers

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

En 2022, la cartographie des risques extra-financiers du Groupe a été révisée, impliquant les mises à jour et création des cartographies qui l'alimentent (établissement public à caractère industriel et commercial – Epic –, RATP Dev et RATP Solutions Ville). Cette révision a permis de renforcer la mise en cohérence avec les risques portés par la cartographie Corporate.

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

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

Ces travaux ont fait évoluer la cartographie des risques extra-financiers par rapport à 2021.

La présentation des risques extra-financiers dans ce rapport fait état de la publication de la liste des 17 risques majeurs issus de la cartographie RSE. Les libellés et les descriptions des risques sont tels qu'indiqués dans le système d'information de gestion des risques (SIGR) par les porteurs de risque. Une table de correspondance renvoie aux sections et pages détaillant les politiques et actions permettant de maîtriser les risques.

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

Liste des risques extra-financiers en 2022

Orientation de la politique RSE	Risque	Description du risque	Axe/page DPEF	Chapitre/page contrôle interne et gestion des risques
Orientation 1 : être un acteur majeur de la mobilité et de la ville durable	Défaut d'accessibilité aux services	Survenance d'un incident impliquant une personne en situation de handicap sur un des réseaux exploités par la RATP (impossibilité de monter dans un bus du fait de l'affluence, chute d'une personne en fauteuil dans un escalier mécanique, chute d'une personne handicapée visuelle sur la voie, disparition d'une personne handicapée mentale...).	1.1/p. 62	
	Pollution environnementale	Rejets de polluants ou contaminations du sol, sous-sol et eaux souterraines avec des conséquences directes sur les riverains/tiers (hors atteinte à la biodiversité, hors pollution de l'eau).	2.1/p. 77	
	Pollution de l'air	Dépassement des valeurs réglementaires de la qualité de l'air.	1.2/p. 68	
	Nuisances sonores et vibratoires	Nuisances sonores et vibratoires entraînant des plaintes de riverains et des poursuites juridiques ou non, en cas de respect ou non des obligations légales/réglementaires ou normes partagées avec les pairs.	1.2/p. 69	
	Risque de surexposition aux champs électromagnétiques	Défaut de maîtrise des rayonnements électromagnétiques dans les emprises souterraines et en extérieur pouvant entraîner une surexposition aux champs électromagnétiques et porter atteinte à la santé des voyageurs et du personnel.	1.2/p. 71	
	Atteinte à la biodiversité et aux écosystèmes	Impacts sur la biodiversité à travers les activités de la RATP en phase projet et en phase exploitation, soit par la rupture des continuités écologiques dans les projets d'infrastructures, soit en phase exploitation avec des impacts sur la faune, la flore et l'écosystème.	1.3/p. 72	
Orientation 2 : réduire notre empreinte environnementale	Contribution insuffisante à l'atténuation du changement climatique	Contribution insuffisante de l'entreprise à la réduction des émissions de GES.	2.1/p. 73	3.5.2/p. 44
	Maîtrise défaillante de la consommation d'énergie	Maîtrise défaillante de la consommation d'énergie (électricité, gaz et autres sources de production de chaleur), sur les sites tertiaires, ainsi que dans le domaine du logement social.	2.1/p. 74	
	Gestion défaillante des consommations d'eau	Consommation non maîtrisée de l'eau dans les activités (lavage des installations, processus de maintenance, etc.).	2.2/p. 78	
	Gestion défaillante des déchets	Gestion défaillante des déchets dangereux et non dangereux concernant le personnel RATP et les prestataires travaillant sur les sites.	2.2/p. 79	
	Prise en compte insuffisante des impacts environnementaux, sociaux et sociétaux des technologies digitales	Achat d'équipements informatiques, logiciels bureautiques, applications métier et autres services ou infrastructures numériques sans intégration suffisante de critères ou d'exigences RSE.	2.3/p. 80	
	Enjeux RSE non pris en compte dans les projets de l'entreprise	Non prise en compte des enjeux de développement durable et de RSE dans les projets, quelles qu'en soient les raisons.	2.3/p. 80	
Orientation 3 : affirmer notre responsabilité sociale et sociétale	Défaillance dans la prise en compte des besoins des parties prenantes (y compris territoires)	Dégradation de la relation et du dialogue constructif avec les parties prenantes (collectivités territoriales, autres opérateurs du territoire, fournisseurs, associations, clients, riverains, etc.). Il s'agit de tous les projets (infrastructures, stratégiques, commerciaux, etc.).	3.1/p. 81	
	Pratiques d'achats non responsables	Non-respect de la réglementation (article 35 de la loi Climat et Résilience, plan national des achats durables, impacts de différentes dispositions réglementaires – comme la loi Agec, la loi REEN...).	3.1/p. 81	
	Manque de diversité dans le recrutement	Toute atteinte aux valeurs du groupe RATP rappelées dans le code éthique de l'entreprise, en particulier le respect des personnes humaines, le principe de non-discrimination et la conformité aux règles de droit.	3.2/p. 85	
	Risques professionnels	Augmentation de la fréquence et de la gravité des accidents du travail et des maladies professionnelles.	3.2/p. 87	3.4.1/p. 43
	Non-respect des droits humains dans les activités	Toute atteinte aux règles d'éthique qu'elle soit à caractère commercial, relationnel, social, discriminatoire.	3.3/p. 88	3.2.2/p. 37 3.2.5/p. 39

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

Le contenu de la DPEF est ainsi élaboré selon les résultats de l'analyse des risques extra-financiers du Groupe, qui présente 17 risques majeurs en 2022, complétée par l'analyse de matérialité, qui présente 9 enjeux majeurs. Les thématiques prioritaires issues de ces 2 exercices, qui se recoupent pour la plupart, sont au nombre de 19. Elles constituent les données d'entrée du tableau de bord ci-dessous.

Tableau de bord RSE

Le tableau de bord présente les indicateurs clés de la feuille de route RSE du groupe RATP couvrant les principaux facteurs de risques extra-financiers et enjeux essentiels identifiés. Les résultats sont

expliqués dans les pages suivantes. La totalité des indicateurs extra-financiers sont publiés dans le tableau des indicateurs figurant à la fin de la DPEF.

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

Risques RSE et enjeux de matérialité associés	KPI	Périmètre	Cible	Valeur 2022	Tendance	Principe d'action de la raison d'être
Sécurité et sûreté des voyageurs	Temps moyen de présence journalière du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) sur les réseaux (heures-équipe/jour)	RATP	–	529	●	
	Évolution de l'accidentologie des réseaux ferrés (nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux)	RATP	–	9,95	●	
	Évolution de l'accidentologie du réseau Bus (taux d'accidents aux 100000 km)	RATP	–	4,83	●	
Défaut d'accessibilité aux services	Taux de satisfaction des voyageurs – RATP (source : enquête de perception Île-de-France Mobilités)	RATP	–	86,6%	●	
	Taux de bus accessibles (Île-de-France)	RATP	100% avant 2022	89%	●	
	Taux de gares RER accessibles (Île-de-France)	RATP	100% d'ici à 2022	100%	🏆	
Pollution de l'air	Taux de particules dans les stations souterraines du réseau Squales (concentration moyenne des particules PM10 en µg/m³)	RATP	–	91	●	
	Nuisances sonores et vibratoires	RATP/RATP Solutions Ville	–	547	●	
	Risques de surexposition aux champs électromagnétiques	RATP	–	565	●	
Atteinte à la biodiversité et aux écosystèmes	Nombre d'hectares végétalisés – RATP/RATP Solutions Ville	RATP/RATP Solutions Ville	4 d'ici à 2024 dont 1,3 en agriculture urbaine	2,55	●	



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



Tendance positive ou stable par rapport à 2019 (avant la crise sanitaire).



Tendance négative.

Orientation 2 : réduire notre empreinte environnementale

Risques RSE et enjeux de matérialité associés	KPI	Périmètre	Cible	Valeur 2022	Tendance	Principe d'action de la raison d'être
Contribution insuffisante à l'atténuation du changement climatique	Réduction des émissions de gaz à effet de serre par voyageur-kilomètre par rapport à 2015 (RATP)	RATP	- 50% d'ici à 2025	- 21%		
Maîtrise défailante de la consommation d'énergie	Consommation totale d'énergie (en GWh)	RATP/ RATP Dev/ RATP Solutions Ville	-	3 359		
	Taux de sites industriels certifiés ISO 14001	RATP	100%	100%		
Pollution environnementale	Nombre de sites industriels certifiés ISO 14001	RATP/ RATP Dev	-	216		
	Nombre de mises en demeure ICPE	RATP/ RATP Dev	0	1		
Gestion défailante des consommations d'eau	Consommation totale d'eau (en m ³)	RATP/ RATP Dev/ RATP Solutions Ville	-	1 214 497		
Gestion défailante des déchets	Quantité totale de déchets valorisés (en tonnes)	RATP/ RATP Solutions Ville	-	32 980		
Enjeux RSE non pris en compte dans la stratégie d'entreprise	Pas d'indicateur clé de performance en 2022	RATP Dev	-	-		
Prise en compte insuffisante des impacts environnementaux, sociaux et sociétaux des technologies digitales	Pas d'indicateur clé de performance en 2022	RATP	-	-		



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



Tendence positive ou stable par rapport à 2019 (avant la crise sanitaire).



Tendence négative.

Orientation 3 : affirmer notre responsabilité sociale et sociétale

Risques RSE et enjeux de matérialité associés	KPI	Périmètre	Cible	Valeur 2022	Tendance	Principe d'action de la raison d'être
Défaillance dans la prise en compte des besoins des parties prenantes et territoires	Taux de conflictualité (nombre de jours d'absence pour grève/effectif moyen)	RATP	–	2,34	●	
	Nombre moyen de personnes sans abri sur le réseau lors de la fermeture des stations	RATP	–	138	●	
	Nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets de la Fondation	Groupe RATP	–	209 000	●	
	Nombre de bénéficiaires des Ateliers mobilité®	RATP	3 000	2 402	●	
Pratiques d'achats non responsables	Montant des achats solidaires (en millions d'euros)	RATP	1,7 par an d'ici à 2022	3,5	●	
Diversité et inclusion	Taux de féminisation des cadres de direction	RATP Dev	30% d'ici à 2022	29,7%	●	
	Taux de féminisation de l'effectif total	RATP Dev	20% d'ici à 2022	14,7%	●	
Manque de diversité dans le recrutement	Taux de féminisation du recrutement	RATP	23% d'ici à 2022	24,5%		
Risques professionnels	Nombre de salariés en instance de reclassement suite à inaptitude définitive	RATP	170 d'ici à 2022	175	●	
	Taux de fréquence des accidents du travail (nombre d'accidents du travail avec arrêt × 1 000 000 / nombre d'heures travaillées)	RATP	25 d'ici à 2022	35,28	●	
	Taux de gravité des accidents du travail (nombre de jours perdus pour accidents du travail × 1 000 / nombre d'heures travaillées)	RATP	2,5 d'ici à 2022	4,79	●	
Non-respect des droits humains dans les activités	Nombre d'alertes	RATP	–	43	●	



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



Tendance positive ou stable par rapport à 2019 (avant la crise sanitaire).



Tendance négative.

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

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

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

Les politiques présentées permettent de répondre aux risques suivants :

- défaut d'accessibilité aux services;
- pollution de l'air;
- pollution environnementale;
- nuisances sonores et vibratoires;
- risques de champs électromagnétiques;
- atteinte à la biodiversité et aux écosystèmes.

Elles permettent également de répondre aux principes d'action de la raison d'être suivants :

- dynamiser les territoires en offrant des services sûrs et efficaces;
- faciliter l'accès à la ville et ses services au plus grand nombre;
- contribuer à l'accélération de la transition écologique des villes.

Axe 1.1 – Construire une offre de mobilité connectée et accessible

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

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

27 000

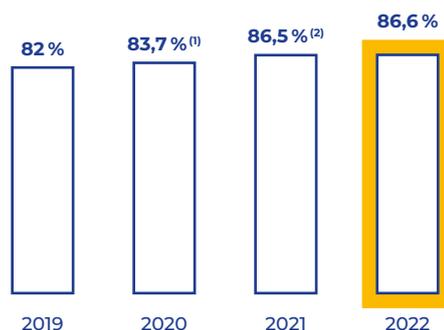
agents des réseaux
en contact avec
la clientèle

415

points de contact
métro et RER

Indicateur clé

Taux de satisfaction des voyageurs – RATP



Source : enquête de perception d'Île-de-France Mobilités.

(1) Résultat reposant sur des mesures partielles, en raison des périodes de confinement, et sur un calcul interne. Pour ces raisons, les résultats 2020 n'ont pas été validés par Île-de-France Mobilités.

(2) Résultat portant sur la période de juillet à décembre 2021.

Les enquêtes de perception d'Île-de-France Mobilités s'appuient sur un ensemble de critères d'évaluation de l'expérience client. L'indice composite global du réseau RATP a significativement progressé en 2021 et s'est stabilisé en 2022 alors même que le trafic a sensiblement repris au cours de l'année. À titre d'illustration, sur le réseau ferré, le trafic a atteint 90% de son niveau d'avant Covid.

C'est le fruit des actions lancées depuis plusieurs années autour des différents domaines de l'expérience client.

Dans ce cadre, la RATP a dévoilé début 2021 sa Charte d'engagements voyageurs, au travers d'une large campagne de communication.

Issue du programme d'amélioration de l'expérience client (baptisé « BRRIC » – bâtir une relation réinventée avec nos clients), elle contient neuf engagements qui couvrent tous les services offerts par l'entreprise : de l'information trafic en temps réel en passant par la propreté et la sécurité dans ses espaces et tous les réseaux (bus, tramway, métro, RER).

Elle a pour objectifs de :

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

Les axes qui ont le plus progressé par rapport à la situation d'avant crise Covid sont les suivants :

- accessibilité (fonctionnement des ascenseurs, escaliers mécaniques et arrêt au trottoir des bus) : +9,6 points;
- propreté : +9 points;
- ponctualité : +5,5 points;
- information voyageurs en situation perturbée : +4,8 points.

La fin de l'année 2022 a toutefois été impactée par des difficultés de production, conséquence d'un manque de machinistes, de conducteurs et de mainteneurs, en raison de difficultés de recrutement et de hausse de l'absentéisme. Des plans d'action forts et ambitieux ont été mis en place pour un retour progressif à la normale (prévu en avril 2023 pour le réseau ferré).

Proposer des services innovants et digitalisés

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

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

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

Le groupe RATP a acquis en novembre 2020, à travers sa filiale RATP Smart Systems, Mappy, le troisième acteur de la mobilité du quotidien en France. En 2021, RATP Smart Systems a lancé l'application MaaS du groupe RATP nommée « Bonjour RATP ». Elle permet aux voyageurs de s'informer, de préparer leur trajet et d'acheter et de valider leurs titres de transport depuis leur smartphone. Une application tout-en-un qui propose certains modes de transport disponibles (marche, transport en commun, vélo personnel, vélo libre-service Vélib', trottinettes en *free floating* Tier, VTC Marcel), mais aussi 150 000 points d'intérêt (restaurants, cinéma, supermarchés, fleuristes, écoles, musées, boulangerie, parcs, coiffeurs...), tout en permettant de les situer grâce à la solution cartographique de Mappy. En 2022, Dott et Lime viennent compléter la liste des partenaires déjà présents dans Bonjour RATP, qui devient ainsi le premier agrégateur de mobilités douces.

À la suite de la première étape de l'arrêt de la vente du carnet de 10 tickets T+ en carton réalisée en octobre 2021, l'adoption des nouvelles solutions billettiques, conçues par Île-de-France Mobilités, s'est encore amplifiée en 2022. Depuis le lancement des nouveaux services en 2019 ou 2020 :

- près de 280 000 clients, 60 000 personnes de plus qu'en 2021, ont désormais adopté le service Navigo Liberté + qui leur permet de voyager librement sur l'ensemble du réseau (sauf RER hors de Paris) et de payer, à posteriori, uniquement les voyages réalisés;
- plus de 3,2 millions de passes Navigo Easy ont été vendus, démontrant ainsi que ce nouveau passe a su trouver sa place auprès des Franciliens et s'imposer comme une des alternatives phares au carnet de tickets T+ en carton;
- l'achat de titres depuis les téléphones est également devenu un réflexe pour un nombre grandissant d'usagers des transports. Tout d'abord, l'achat de tickets à bord du bus par SMS est vu aujourd'hui comme une solution simple pour acquérir son titre lorsqu'il n'y a pas de station à proximité : ainsi, près de 3,5 millions de tickets ont été vendus jusqu'à octobre 2022 sous ce format. Par ailleurs, environ 1,7 million de voyageurs ont utilisé leur smartphone, notamment via les applications Île-de-France Mobilités ou Bonjour RATP, pour recharger leur passe Navigo ou acheter un titre. De plus, le service d'achat de titres par téléphone s'est encore enrichi fin 2022. En effet, alors que 90 % des Android et des iPhone permettent d'être utilisés comme un automate de poche pour recharger son passe, depuis octobre 2022, la majorité des Android peut maintenant être utilisée en lieu et place du passe Navigo. Un client possesseur d'un téléphone Android peut désormais choisir : soit il utilise son téléphone pour charger son passe, soit il stocke désormais son titre et valide avec son téléphone.

Cette nouvelle fonctionnalité devrait encore davantage accroître le recours au digital pour l'achat du titre puisque cela constitue un vrai gain de temps que les clients plébiscitent.

L'usage grandissant, porté par l'accompagnement d'ampleur mené par les 27 000 agents au contact des clients, a permis de franchir la deuxième étape de l'arrêt de la vente du carnet de tickets T+. Depuis le 13 octobre 2022, le carnet de 10 tickets T+ en carton n'est plus vendu aux automates de 280 gares et stations de la RATP. Désormais, plus de 60 % des carnets de tickets T+ sont achetés dans un format dématérialisé. La troisième et dernière étape, qui verra l'arrêt complet de la vente du carnet de 10 tickets T+ aux automates et en points de vente, devrait se dérouler au second semestre 2023.

À noter, la fin de la vente de tous les autres tickets en carton, notamment à l'unité, n'est envisagée qu'à l'horizon 2024-2025.

En parallèle, la RATP poursuit son implication forte aux côtés d'Île-de-France Mobilités pour réaliser les évolutions nécessaires au lancement des prochains services billettiques qui permettront d'offrir une alternative dématérialisée au billet pour les trajets en banlieue.

Chez RATP Dev, l'*open payment* est désormais développé sur trois réseaux : Bibus (Brest), Ondéa Grand Lac (Aix-les-Bains) et Mouvéo (Saint-Omer). Il s'agit de présenter une carte de paiement sans contact sur la borne de validation du bus ou du tramway pour procéder à l'achat d'un titre de transport.

En partenariat avec la municipalité de Florence (Comune di Firenze) et Thales Italia, GEST, filiale de RATP Dev qui exploite le réseau de tramways de Florence depuis une décennie, a collaboré à un projet européen pionnier de solutions basées sur l'IA sur la ligne T1.

Dans le cadre de cette nouvelle solution, des capteurs et des lasers ont été placés sur les tramways afin de tester avec succès la conduite autonome, la détection d'obstacles et le suivi.

Entièrement intégré dans des scénarios réels, ce nouveau logiciel permet de surveiller l'interaction quotidienne entre les tramways, les piétons, les voitures et les vélos dans le but d'améliorer la sécurité de la circulation des tramways dans son ensemble et de faire de Florence une ville toujours plus sûre. De plus, cette solution est un atout majeur pour effectuer la maintenance prédictive des voies et du réseau de tramway, améliorer l'efficacité et minimiser les perturbations des services dues aux temps d'arrêt des véhicules.

Créer une relation de proximité avec les voyageurs

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

- la présence humaine sur les réseaux en Île-de-France : près de 5 500 agents sont déployés en station et en gare pour accueillir, informer et guider les voyageurs lors de leur voyage et les aider en cas de perturbation. La relation de service est au cœur de leur mission. Les agents ont également un rôle de vente, conseil et SAV auprès des clients dans le choix de leurs titres de transport;
- des mesures de la qualité produite, au travers de passages de voyageurs mystère et de mesures directes de la perception et de la satisfaction du client, permettant de toujours mieux intégrer la voix du client pour un service attentif et attentionné;
- le programme « Mon Client & Moi » qui vise à transformer la relation de service avec les clients afin qu'elle soit plus chaleureuse, plus personnalisée mais aussi plus engagée.

La RATP a développé un service de prêt de parapluie actuellement offert sur les lignes 3, 8, 11 et 14 du réseau avec une généralisation prévue à l'ensemble du réseau mi-2023.

La RATP a mis en place un rituel d'animations festives au cours de l'année qui permet d'humaniser les espaces et de fêter certains moments clés dans la vie des voyageurs : nouvelle année, printemps, épreuves du baccalauréat, départ en vacances, Halloween, etc.

De plus, afin d'avoir une attention privilégiée pour les jeunes voyageurs, la RATP a mis en place le « Mercredi des enfants » dans 80 stations et gares une fois par mois, qui permet d'aller à leur rencontre et de leur offrir un kit de voyage.

La RATP sensibilise les futurs collégiens au savoir-voyager et aux dispositifs d'accueil dans les réseaux avec les managers de lignes.

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

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

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

Hong Kong Tramways, filiale de RATP Dev, a initié des partenariats dans le but de valoriser l'héritage culturel de la ville de Hong Kong et la scène contemporaine artistique, au sein d'un programme baptisé « TramArt ». Les voyageurs ont découvert leurs tramways transformés en œuvres d'art mobiles.

Informer les voyageurs

Principale attente des voyageurs, l'information sur l'état du réseau à venir et en temps réel est au cœur des enjeux de la qualité de service. Pour garantir la meilleure information, la RATP modernise et développe ses dispositifs : nouveaux écrans dans les espaces et les véhicules, application Bonjour RATP, coaching des agents sur leur prise de parole, systèmes d'information modernisés. Ces évolutions permettent aux voyageurs de se déplacer avec sérénité grâce à une information fiable, cohérente et précise.

Au cours de l'année 2022, le groupe RATP a renforcé son accompagnement des voyageurs au travers de dispositifs innovants, d'outils plus performants accompagnant les agents au quotidien ainsi que son engagement pour la disponibilité de l'information.

Le groupe RATP a testé sur trois lignes une solution de traduction des messages d'information voyageurs, en anglais et en allemand, en temps réel par IA. Étant donné la performance et le succès du dispositif, le service sera déployé progressivement sur l'ensemble du réseau.

Les agents de régulation et d'information sont désormais équipés d'un outil centralisé qui permet d'informer les voyageurs sur tous les canaux lors de perturbations. Grâce à ce dispositif, les voyageurs sont désormais informés plus rapidement, plus précisément et de manière plus cohérente.

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

Au cours de l'année 2022, les équipes opérationnelles ont maintenu leurs efforts afin de garantir la disponibilité des équipements d'information voyageurs. Sur le réseau bus, les écrans d'information aux points d'arrêt ont un taux de disponibilité supérieur à 96 % (source : indicateur contractuel de l'information voyageurs au point d'arrêt), une amélioration de 4 points en un an.

Offrir des espaces propres et modernes

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

En 2022, l'entreprise a poursuivi ses actions de lutte contre la propagation du Covid-19. Ce sont ainsi 15 millions d'euros qui ont été dépensés, en prestations de désinfection des matériels roulants, des gares et stations et des locaux professionnels (6,6 millions d'euros) et en équipements de protection et de prévention (8,4 millions d'euros).

Un nouveau marché de nettoyage des espaces et des trains (NET) a été mis en œuvre en septembre 2021. Un dispositif de rupture a été décidé pour répondre aux nouvelles exigences des clients voyageurs et d'Île-de-France Mobilités en termes de qualité attendue. Les grands principes de ce marché portent sur un nouvel allotissement, avec une spécialisation par type d'espaces (stations et gares, trains métro et RER, locaux privatifs, voies, locaux techniques), une clause de réexamen permettant de rediscuter les conditions d'exécution des marchés chaque année (adaptation des grilles de contrôle, mise en œuvre d'innovations, adaptation des suivis des prestations...) et des évolutions en termes de prescriptions (précisions sur les attendus des prestations de nettoyage, renforcement des contrôles qualité, évaluation/pénalités adaptées à chaque type de nettoyage, exigences en termes de traçabilité et digitalisation des process).

Par ailleurs, le traitement systématique des points de contact dans les stations et gares ainsi que dans les trains constitue un atout dans le cadre de la gestion d'une crise sanitaire.

Les résultats obtenus en 2022 avec ce nouveau marché NET sont positifs vis-à-vis du contrat RATP-Île-de-France Mobilités et de la perception des voyageurs.

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

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

L'accessibilité dans les transports en commun est donc un enjeu majeur pour la société, comme pour le groupe RATP. Pour permettre l'accès de chacun, et notamment des personnes en situation de handicap, aux transports en commun, le Groupe s'engage depuis plus de vingt-cinq ans aux côtés de toutes les parties prenantes concernées – associations, agents, collectivités, voyageurs.

Les actions de la mission accessibilité de la RATP sont encadrées par la loi du 11 février 2005 et suivent le cadre fixé par le schéma directeur d'accessibilité élaboré en 2009 par Île-de-France Mobilités.

Chiffres clés

Bus

89 %

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

100 %

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

Tramway

100 %

des stations de tramway sont accessibles et disposent de dispositifs d'affichage visuel dynamique

100 %

des tramways sont équipés de dispositifs d'annonces sonores automatiques

Méto

La ligne 14 est

100 %

accessible (13 stations et trains)

Toutes les nouvelles stations des prolongements de lignes (4, 11, 12) sont ou seront entièrement accessibles

Cependant, l'accessibilité des tronçons des prolongements des lignes 4, 11 et 12 aux personnes en fauteuil roulant est assujettie à l'arrivée des nouveaux matériels roulants accessibles aux personnes en fauteuil roulant (L4 fin 2023, L11 mi-2024 et L12 2030-2031)

60 %

des métros sont équipés de dispositifs d'annonces sonores automatiques et **43 %** d'affichage visuel dynamique

RER

100 %

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

100 %

des trains sont équipés de dispositifs d'annonces sonores automatiques

88 %

des trains sont équipés de dispositifs d'affichage visuel dynamique

Un dialogue permanent avec les associations

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

Chaque mois, la RATP organise des rencontres avec le CCA, composé de neuf associations représentatives⁽¹⁾, afin d'échanger sur les projets en cours/prospects et trouver des solutions communes. Une à deux fois par an, ces réunions sont présidées directement par le président-directeur général du Groupe.

Afin d'évaluer la qualité de perception de l'accessibilité de nos réseaux, une enquête appelée « Carnets de voyage » est menée depuis onze ans auprès des voyageurs en situation de handicap.

La formation des agents et la certification

Cap'Handéo, services de mobilité

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

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

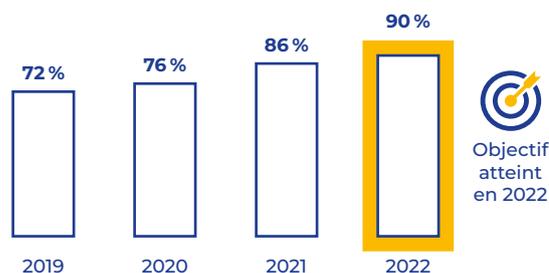
La ligne 8 du métro a été certifiée fin 2022, les lignes 9, 10, 11 et 12 le seront en 2023.

En 2023, les lignes de tramway T2, T5 et T7 ainsi qu'OrlyVal se lanceront également dans cette démarche (le T8 renouvellera sa certification).

Taux du personnel

en situation d'accueil

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



(1) Association française contre les myopathies, APF (Association des paralysés de France), Allegro Fortissimo (Association des personnes de forte corpulence), 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), Unisda (Union nationale pour l'insertion sociale du déficient auditif) et Unafam (Union nationale de familles et amis de personnes malades et/ou handicapées psychiques).

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

Des équipements adaptés

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

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

Dans les stations de tramway

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

Dans les abribus

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

De nouvelles solutions

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

- différents systèmes de guidage indoor afin de faciliter les déplacements des déficients visuels dans nos stations/gares (Compagnon sonore, NaviLens...);
- une application pour la tablette de nos agents de gares et stations pour aider à renseigner les déficients auditifs (transcription écrite/orale de la réponse de l'agent);
- recherche et tests de dispositifs de monte-escaliers, en vue de pouvoir dépanner les personnes en fauteuil roulant en cas de problème.

Des documents et des démarches pédagogiques

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

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

Par ailleurs, des ateliers de découverte du métro et des autres modes ont été organisés en 2022 avec des associations : l'Institut national des jeunes aveugles (INJA) et le Service d'intégration des aveugles et malvoyants 78 (SIAM 78).

Marinéo, le réseau que RATP Dev opère pour la communauté d'agglomération du Boulonnais, a réalisé en avril 2022 la campagne « Handi... capable » lancée en partenariat avec l'association Globe Handicaps. Cette campagne vise à promouvoir l'accessibilité des transports à tout type de voyageur, notamment les personnes à mobilité réduite, ainsi qu'à sensibiliser ces dernières sur leur capacité à se déplacer en toute autonomie grâce au réseau Marinéo.

En plus de cette campagne, l'atelier mobilité « Osons le bus », qui est une des initiatives lauréates du challenge innovation annuel mondial Innov&Go 2022, traduit l'engagement de RATP Dev en faveur de la mobilité pour tous. L'objectif de cet atelier est d'accompagner, d'informer et de sensibiliser tout type de voyageur à la connaissance et à l'utilisation du réseau de transport de l'agglomération boulonnaise afin de faciliter son déplacement.

LA SÉCURITÉ, UNE PRIORITÉ ABSOLUE

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

Renforcer continuellement les procédures de sécurité ferroviaire

Directement rattaché à la présidence, la délégation générale à la sécurité ferroviaire (DGSF) veille aux conditions de prise en charge de la sécurité ferroviaire dans toutes les entités du groupe RATP.

La DGSF fait réaliser des audits de sécurité ferroviaire, au sein de la RATP comme dans les filiales, pour contrôler l'ensemble des activités pouvant avoir un impact sur la sécurité des voyageurs.

La politique de sécurité ferroviaire se décline notamment au travers de la recherche permanente de la sûreté de fonctionnement et de la maîtrise de la qualité de la production et du service, afin d'assurer à ses clients et à la collectivité le service sûr attendu, et à son personnel la sécurité dans ses interventions. Elle est en constante révision pour tenir compte des différentes évolutions organisationnelles du groupe RATP.

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

Le plan d'intervention et de sécurité de la RATP ainsi que les règlements de sécurité de l'exploitation ont été révisés par la RATP en 2022 pour intégrer notamment les évolutions organisationnelles de l'entreprise, tout en s'assurant que le niveau de sécurité des organisations projetées est au moins équivalent à celui des organisations actuelles.

La diffusion d'une « culture juste »⁽¹⁾ a été validée afin de créer les conditions de confiance nécessaires pour que les informations concernant la sécurité ferroviaire circulent bien. Un marché a été signé avec l'Institut pour une culture de sécurité industrielle (ICSI) pour accompagner le déploiement de cette démarche dans les directions, les business units et les filiales en charge d'exploitation et de maintenance.

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

La sécurité est le premier des engagements de RATP Dev, qui met en place des standards exigeants afin de garantir un transport sûr et fiable dans l'ensemble de ses filiales, partout dans le monde. En 2022 ont été déployés des *safety bulletins* informant l'ensemble des acteurs de la sécurité des améliorations dans le traitement des incidents. Un référentiel technique regroupant procédures, lignes directrices et modèles de documents a également été mis en place pour la sécurité, l'exploitation et la maintenance.

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

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

Renforcer la maîtrise de la sécurité routière

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

Ainsi, les dispositifs de maîtrise d'activité déployés au sein du groupe RATP sont conformes aux meilleurs standards, fondés sur une analyse de risques, avec un référentiel de contrôle interne porté au plus haut niveau. Dans ce cadre, les managers mettent en œuvre sur le terrain des contrôles portant notamment sur les phénomènes d'addiction. Il s'agit de contrôles inopinés réalisés auprès des machinistes receveurs à l'aide d'un éthylomètre et menés dans un local clos pour respecter la confidentialité. En cas de contrôle positif, le management rassemble tous les éléments de preuves justifiant du comportement anormal du salarié (signes physiques comme nervosité, passivité, somnolence, agressivité et/ou signes professionnels comme perte d'efficacité au travail, imprudences, négligences, oublis, absentéisme). Une procédure disciplinaire est ensuite engagée. Les audits conduits sur les entités opérationnelles apportent un regard complémentaire sur la maîtrise d'activité par les opérationnels.

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

Accroître la sensibilisation du grand public

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

Les différents thèmes abordés lors de ces sensibilisations concernent notamment les risques liés aux angles morts, la sensibilisation à l'utilisation des trottinettes et l'initiation aux bonnes pratiques du vélo. Ce dispositif de prévention est déployé dans les unités opérationnelles des réseaux de surface (bus, tramway) pour qu'elles puissent sensibiliser les utilisateurs, notamment sur les zones géographiques de leur périmètre les plus accidentogènes.

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

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

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

Connaître et comprendre l'accidentalité sont deux étapes importantes afin d'orienter l'action en sécurité routière. La connaissance porte sur les accidents, mais également sur un certain nombre de facteurs comportementaux qui participent à l'accidentalité. C'est par l'analyse de l'ensemble de ces données et leur compréhension, que l'on peut apprécier le système de management de la sécurité routière et proposer de nouvelles actions ciblées.

Ainsi, les échanges avec les services techniques des communes, préfectures et organismes rattachés aux différents ministères en charge de l'amélioration de la sécurité des déplacements permettent de mettre en œuvre des actions de sécurité, par l'aménagement ou par l'information et la sensibilisation, et d'évaluer les actions mises en œuvre.

En 2022, la RATP a ainsi collaboré avec le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) sur une étude nationale concernant les lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). À partir d'un état des lieux, le Cerema recherche l'intérêt collectif et la faisabilité de construire une méthode et des outils harmonisés de suivi de l'accidentologie, notamment pour faire évoluer les préconisations techniques d'aménagement routier ou en projet.

En termes d'équipement, la RATP a réceptionné à fin 2022 1400 nouveaux véhicules (électriques et GNV) équipés d'un boîtier écoconduite, dispositif d'aide en temps réel au poste de conduite. L'écoconduite est dorénavant une composante de la formation initiale des conducteurs.

De nombreuses filiales de RATP Dev mettent en place des actions pour sensibiliser aux risques routiers et réduire le nombre d'accidents.

La filiale florentine GEST a créé un livre éducatif à destination des jeunes. Son objectif est d'accompagner au mieux les élèves du secondaire à Florence, qui retournent en classe après deux ans d'apprentissage hybride en raison du Covid. Ce livre leur apprend la façon d'utiliser le tramway de manière responsable et autonome. Un guide pour les enseignants propose des cours sur la mobilité durable et l'histoire-géographie de Florence. Cette démarche a bénéficié à près de 10 000 élèves à son lancement à la rentrée 2022.

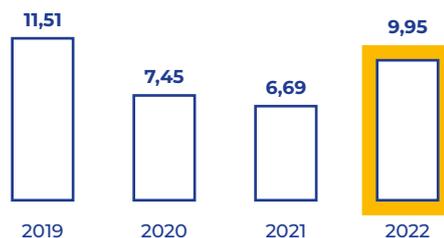
En novembre 2022, à Londres, RATP Dev Transit London a soutenu la Road Safety Week, une campagne annuelle de sécurité routière organisée par l'organisation caritative britannique Brake. Chaque année pendant cette campagne, des organisations, des écoles et des communautés locales de toute la France se réunissent pour promouvoir la sécurité routière, faire campagne pour des routes plus sûres et se souvenir des personnes touchées par les accidents de la route.

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

Indicateurs clés

Évolution de l'accidentalité des réseaux ferrés – RATP

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



L'indicateur d'accidentalité cumulé métro/RER/tramway a augmenté significativement en 2022, en lien avec la remontée de la fréquentation, sans toutefois atteindre le niveau observé avant la crise sanitaire. Les années 2020 et 2021 étaient en effet marquées par une diminution notable de l'indicateur, conséquence de la baisse des événements individuels de voyageurs, liée à la forte baisse du trafic voyageurs pendant la période.

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

Évolution de l'accidentalité du réseau bus – RATP

(nombre d'accidents pour 100 000 kilomètres totaux)



Les résultats 2022 se maintiennent à un niveau bas avec une diminution du taux de gravité et du nombre de blessés.

LA LUTTE CONTRE LE SENTIMENT D'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS

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

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

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

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

Une organisation pour dissuader et intervenir

Environ 900 GPSR, ou RATP Sûreté, ont pour mission de protéger, d'assister et de sécuriser les voyageurs, le personnel et les biens sur l'ensemble des réseaux bus, métro, RER et tramway. Une centaine d'équipes est déployée 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

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

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

La vidéo protection constitue un outil indispensable dans la chaîne de sécurisation, en complémentarité d'une présence humaine dense et réactive. Plus de 50000 caméras sont installées dans les rames, sur les quais et dans les couloirs du réseau RATP.

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

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

Le périmètre s'étend à 59 gares du RER et à l'ensemble des stations de métro, que l'objet soit en rame ou en quai. La mutualisation de moyens entre la SNCF et la RATP sur les grands pôles multimodaux est maintenue. Plus de 53 heures d'interruption de trafic ont pu être évitées grâce à ce dispositif en 2022.

En 2022, l'application Walk in Peace (WIP) a été déployée sur le réseau Bibus (Brest) grâce au Ker'Lab, son laboratoire d'innovation.

Cette application facilite la mobilité tout en rassurant les voyageurs. Le temps d'un trajet, ce compagnon de voyage permet d'alerter les autres voyageurs en cas de danger ou de contacter une patrouille de sécurité en cas d'urgence.

Accompagner l'action des pouvoirs publics

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

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

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

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

Prévenir et sensibiliser pour réduire l'insécurité et les incivilités

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

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

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

Promouvoir les valeurs de la citoyenneté auprès des jeunes publics

Un réseau d'ambassadeurs à leur rencontre

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

Les mercredis du rugby

Dans le cadre d'un partenariat entre la Fédération française de rugby et la RATP, se déroule chaque année l'opération des « mercredis du rugby ».

L'objectif de cette opération est de sensibiliser les collégiens d'Île-de-France à la civilité, en utilisant le rugby et ses valeurs de respect, d'esprit d'équipe et de partage pour le « mieux-vivre ensemble dans les transports ».

Cette opération, en partenariat depuis 2007 avec la Fédération française de rugby, valorise les agents en contact avec les jeunes publics, tout en créant du lien, et contribue à l'amélioration de la qualité de service et de l'offre de transport.

En 2022, plus de 700 collégiens ont bénéficié de cette action.

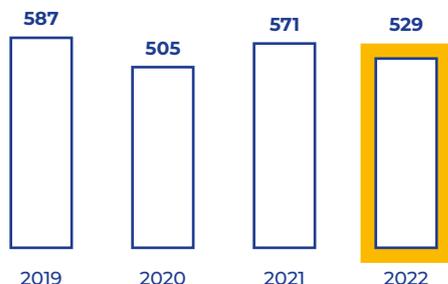
La réalisation d'un nouvel outil : le jeu des sept familles

En 2022, la mission coordination de la prévention (MCP) de RATP Sûreté a travaillé avec des directions opérationnelles dédiées à l'exploitation des réseaux sur l'organisation d'événements à destination des jeunes publics, identifiés comme futurs voyageurs potentiels, notamment à l'occasion de la rentrée scolaire. Les différents supports proposés par la MCP permettent aux agents d'entrer en contact avec les jeunes et de créer du lien tout en s'amusant.

Par exemple, la MCP a élaboré le jeu de sept familles « On se déplace en famille » afin d’apporter des messages de prévention sous un format ludique.

Indicateur clé

Temps moyen de présence journalière du GPSR – RATP (heures-équipe/jour)



Le temps de présence des équipes du GPSR sur les réseaux a été fortement impacté par deux facteurs conjoncturels majeurs en 2022 : une importante vague de Covid-19 en début d’année et une diminution des effectifs (50 démissions et 22 départs à la retraite) conjuguée à d’importantes difficultés de recrutement. L’engagement des effectifs présents est en revanche très élevé (augmentation du temps de présence de plus de huit minutes par équipe et par jour). Les résultats sont constants sur les interpellations et la verbalisation (bien que rendues plus complexes suite à l’abrogation de l’obligation du port du masque au sein des espaces de transport – délit facilement identifiable), et en hausse notable sur les prérogatives étendues du GPSR (+32 % sur les inspections, +69 % sur les fouilles de bagages, +41 % sur les palpations).

Axe 1.2 – Agir en faveur de la santé environnementale

FAIRE DE LA QUALITÉ DE L’AIR EN STATION UNE PRIORITÉ ENVIRONNEMENTALE

L’enjeu majeur pour la RATP est d’offrir aux voyageurs et aux salariés présents dans ses espaces une qualité de l’air satisfaisante et qui ne nuise pas à leur santé. Or, si la pollution gazeuse est faible dans les espaces souterrains, la RATP porte une attention particulière aux particules, générées par les systèmes de freinage du matériel roulant. En l’absence de normes sur les particules dans l’environnement intérieur, la RATP a adopté une démarche volontariste pour réduire la présence des particules fines et ultra-fines dans l’air.

Une surveillance quotidienne de la qualité de l’air

Depuis plus de vingt ans, la RATP surveille en permanence la qualité de l’air dans ses enceintes souterraines. Les mesures sont réalisées à l’aide d’analyseurs de référence par le laboratoire de la RATP, certifié par le Comité français d’accréditation (Cofrac). Depuis 1997, des mesures sont effectuées en continu sur les quais de stations représentatives de la RATP, situés à la station de métro Franklin D. Roosevelt (ligne 1) et Châtelet (ligne 4). La gare

RER d’Auber (ligne A) complète ce réseau depuis 2006, ainsi que les gares de Châtelet – Les Halles et de Nation, également sur la ligne A du RER, depuis 2021.

Ces gares et stations instrumentées composent le réseau de mesures Squales (surveillance de la qualité de l’air de l’environnement souterrain).

Les mesures réalisées sur ces différentes stations portent sur la température, l’humidité relative, le dioxyde de carbone, les oxydes d’azote et les particules. Les voyageurs peuvent consulter l’ensemble de ces données sur :

- le site Internet de la RATP pour visualiser les données en temps réel;
- l’open data de la RATP.

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

Dans le but de compléter ces dispositifs de mesures et à la demande d’Île-de-France Mobilités, Airparif a réalisé deux campagnes de mesures approfondies dans le réseau souterrain en 2021 : l’une à Châtelet – Les Halles (RER A) et la seconde à la station de métro École Militaire (ligne 8). Deux rapports ont été publiés en juin 2022 sur le site Internet de Airparif. Ces rapports mettent en lumière, d’une part, une absence de source d’émission majeure de particules ultrafines dans les enceintes ferroviaires souterraines (EFS) de la RATP et, d’autre part, que le dispositif de surveillance mis en œuvre par la RATP est le plus complet au monde. Île-de-France Mobilités souhaite poursuivre et renforcer les efforts de surveillance de la qualité de l’air et l’information des voyageurs sur ce sujet avec le soutien d’Airparif. La RATP apportera sa contribution active à cette démarche.

Sous l’impulsion de la Direction générale de la prévention des risques, rattachée au ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, et avec l’appui des différents exploitants ferroviaires français, l’Institut national de l’environnement industriel et des risques (INERIS) a publié en 2020 un guide de recommandations pour la réalisation de mesures harmonisées de la qualité de l’air dans les EFS. La RATP suit ces recommandations. Les premières mesures de concentrations particulières ont été mises en œuvre en 2021 avec une cartographie des quais sur une cinquantaine de stations de métro et de gares. En 2022, trois stations de métro ont été instrumentées pour des mesures plus complètes des particules sur deux classes granulométriques (PM2.5 et PM10), le suivi des métaux sur les PM10, des teneurs en dioxyde de carbone et le suivi de la température et de l’humidité, sur une période de deux semaines.

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

Maintenir un bon renouvellement de l’air dans les espaces

Le renouvellement de l’air en station est un levier important pour l’amélioration de la qualité de l’air. Aussi, depuis plus de dix ans, la RATP conduit un important plan d’investissements pour la création, le renouvellement et le renforcement de la ventilation mécanique assurant le renouvellement d’air en souterrain. En 2022, trois ventilateurs ont fait l’objet d’un renouvellement sur les lignes 2 et 9.

57 M€

investis sur la période 2021-2024 pour l’amélioration de la ventilation en tunnel

Réduire la production particulaire inhérente à tout système de transport ferroviaire

Après des tests concluants sur bancs d'essais montrant des réductions significatives des émissions de particules de freinage, la RATP et Wabtec, constructeur d'équipements ferroviaires, ont équipé complètement ou partiellement trois trains du RER A (MI09) de garnitures de frein innovantes « Green Friction ». Pour mener à bien cette expérimentation, ces trois trains ont circulé en 2022 sur le RER A.

Par ailleurs, la systématisation de l'intégration d'un freinage électrique par récupération, qui réduit le recours au freinage mécanique, se fait au rythme des renouvellements de matériels et permet d'avoir aujourd'hui un parc RER équipé à 100% et un parc métro à 70%. Le déploiement progressif sur le réseau métro du futur matériel MF19 viendra compléter le reliquat pour atteindre 100%.

Limiter l'impact des travaux

Concernant les trains de maintenance des infrastructures, 12 locotracteurs entièrement électriques, qui remplaceront en exploitation les anciens locotracteurs diesel, seront livrés progressivement à partir de mars 2023 sur le réseau RER (montant du marché : 42,85 millions d'euros). Le réseau métro dispose déjà de VMI⁽¹⁾ du type « locotracteur » avec une propulsion entièrement électrique. Des réflexions sont en cours au sein de la RATP sur le renouvellement des VMI métro afin de supprimer à terme tous les équipements thermiques et de les remplacer par des VMI équipés de batteries lithium.

Un suivi sanitaire

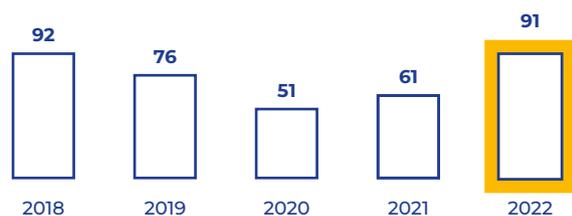
Les phases de recueil du projet collaboratif ROBoCoP (*Respiratory disease occupational biomonitoring collaborative project*), initié en 2018 en partenariat avec l'Institut de santé au travail de Lausanne, sont achevées. La rédaction des rapports se poursuit en 2023. Ce projet marque la volonté du Groupe d'évaluer d'éventuels effets biologiques des particules métalliques des EFS pour mieux les prévenir.

Par ailleurs, dans la continuité des analyses de la cohorte de mortalité réalisées sur la période 1980-2012, la RATP s'est engagée à étendre ces travaux sur la période 1980-2020. Cette prolongation des travaux devrait débuter en 2023 par la signature du partenariat avec Santé publique France. Ce travail permet d'étudier les causes et taux de décès des salariés de la RATP et de les comparer à ceux de la population d'Île-de-France. Sur la période étudiée aujourd'hui, une sous-mortalité globale des salariés de la RATP est constatée.

Indicateur clé

Taux de particules dans les stations du réseau Squales⁽²⁾ – RATP

(concentration moyenne des particules PM10 en µg/m³)



(1) Véhicule de maintenance d'infrastructure.

(2) Cinq stations depuis 2022, contre trois en 2018 et deux de 2019 à 2021.

(3) Un point noir du bruit est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade sont supérieurs aux valeurs limites prévues par la réglementation.

L'indicateur est exprimé en moyennant les niveaux mesurés sur les quais des stations Franklin D. Roosevelt et Châtelet, respectivement sur la ligne 1 et la ligne 4 du métro. De 2019 à 2021, la surveillance de la qualité de l'air à la gare d'Auber (RER A) n'a pas pu être mise en œuvre pendant les travaux de rénovation de cette gare (retour des mesures en janvier 2022), conduisant à faire baisser la moyenne des concentrations particulières par rapport à 2018. En effet, le matériel roulant RER est plus lourd et nécessite un effort de freinage plus important comparativement au métro, produisant des émissions plus importantes de particules.

Par ailleurs, la baisse des indicateurs 2020 et 2021 s'explique également par la diminution de l'offre de transport pendant la période Covid et post-Covid.

Fin 2021, le réseau de surveillance a été renforcé avec deux nouvelles gares, situées à Châtelet – Les Halles et à Nation sur la ligne A du RER, portant désormais à cinq le nombre de gares et stations surveillées. L'effet cumulé de l'ajout de deux gares RER et du retour des données d'Auber concourt à l'augmentation de l'indicateur en 2022, sans atteindre le niveau de 2018.

RÉDUIRE LES NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES

Implantée dans la ville, la RATP a pour objectif de minimiser les impacts sonores et vibratoires pour ses voyageurs, ses riverains et ses collaborateurs en mettant en place des mesures de prévention et/ou de réduction de ces nuisances.

Le bruit généré par les transports est la source principale de nuisance sonore perçue par les Franciliens. La circulation ferroviaire et les autobus représentent toutefois moins de 15% de ces nuisances, loin derrière les deux roues motorisées (35%), les véhicules routiers (24%) et les klaxons/sirènes (18%).

Plus de 500 plaintes sont reçues chaque année incriminant la circulation ferroviaire (RER, métro, tramway), routière (bus), les équipements (escaliers mécaniques, ventilateur, sonorisation) ou les chantiers. Chaque année, la RATP investit environ 3 millions d'euros en opérations dédiées à la réduction du bruit et des vibrations à la source. Sur ces questions, le Groupe poursuit un dialogue permanent avec l'ensemble de ses parties prenantes, notamment avec les riverains, les élus territoriaux et les associations.

La RATP va encore plus loin en quantifiant dorénavant les impacts sanitaires extra-auditifs (gêne et trouble du sommeil), s'inspirant de la méthode d'évaluation proposée par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) pour les projets d'infrastructure, au regard des seuils recommandés de 54 dB(A) de jour et de 44 dB(A) de nuit. Le différentiel entre ces valeurs guides et le référentiel réglementaire applicable étant conséquent, la RATP anticipe progressivement l'introduction de ces valeurs guides dans les projets.

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

L'entreprise concentre actuellement son action dans la résorption des derniers points noirs du bruit⁽³⁾ (PNB) en Île-de-France et se focalise dorénavant sur la « non-génération de PNB » dans tous les projets de création ou de modification significative des infrastructures de transports terrestres.

En 2022, 282 personnes sont encore impactées par le dépassement des valeurs limites admissibles. La construction du mur antibruit sur la commune de Fontenay-sous-Bois (budget : 10 millions d'euros) et les traitements de façade sur la commune de Vincennes débiteront en 2023; l'ensemble des travaux devant s'achever en 2025 par du traitement de façade sur les communes d'Arcueil, de Cachan et de Gentilly (budget : 2 millions d'euros).

L'actualisation des cartes de bruit stratégiques (CBS) des infrastructures ferroviaires de la RATP, dite « de quatrième échéance » (2022), n'a pas fait apparaître de nouvelles zones de bruit critique (ZBC) ou de nouveaux PNB corroborant les actions engagées par la RATP. Cette mise à jour a aussi permis d'estimer sur l'ensemble du territoire les impacts sanitaires extra-auditifs par mode (voir tableau ci-dessous), par ligne et par département; les valeurs pour le réseau RATP étant détaillées dans les résumés non techniques accompagnant les CBS prochainement arrêtés par les préfets.

Impact sanitaire extra-auditif ⁽¹⁾	 Bus	 Métro	 Tramway
Pourcentage de personnes exposées à des niveaux sonores (Lden) < 54 dB(A) ⁽²⁾	95	91	94
Pourcentage de personnes exposées à des niveaux sonores (Ln) < 44 dB(A) ⁽²⁾	95	92	93
Pourcentage de personnes susceptibles d'être « fortement gênées »	3	5	3
Pourcentage de personnes dont le sommeil est susceptible d'être troublé	2	3	2

(1) « Environmental noise guidelines for the European Region », OMS 2018.

(2) Seuils définis par l'OMS.

- Lden (pour *level day-evening-night*) représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée, en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18 heures-22 heures, +5 dB(A)) et durant la nuit (22 heures-6 heures, +10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.
- Ln (pour *level night*) représente le niveau de bruit moyen pondéré uniquement pour la période 22 heures-6 heures.

Le calcul des Lden et Ln tient compte uniquement des bruits de l'exploitation des trains.

Lden et Ln sont indépendants. La variation dépend de l'offre, des horaires de fonctionnement, de la distance source-bâtiment, de l'état de la voie et du train, etc.

Concertation relative aux méthodes d'évaluation des nuisances acoustiques et vibratoires

Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, dite « loi LOM », l'État a engagé une concertation avec les parties prenantes concernées par le bruit et les vibrations générés par les infrastructures de transport ferroviaire (articles 90 et 91) pour définir « les méthodes d'évaluation des nuisances sonores via un indicateur de bruit événementiel [...] » et « les méthodes d'évaluation des nuisances vibratoires via une unité de mesure spécifique »; concertation pilotée via une commission mixte⁽¹⁾ du Centre national du bruit (CNB) pour l'indicateur de bruit événementiel et par le Cerema pour les indicateurs vibratoires. Pour construire une base de données sur la corrélation ou non entre les

indicateurs actuels de dose et ceux de demain reposant sur la catégorisation des événements sonores en fonction de leur niveau (bruit événementiel), la RATP va instrumenter au premier semestre 2023 cinq sites différenciant les modes et leur nature (ferré, pneumatique) par un système de suivi à long terme des événements acoustiques relevés à 2 mètres en façade d'un plus proche riverain. Sont concernées les lignes de métro 6 et 8, les lignes de tramway T1 et T5, et le RER A. Cette expérimentation de six mois est encadrée par l'arrêté du 29 septembre 2022 fixant à titre expérimental les modalités de détermination et d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport terrestre. Chaque site sera donc caractérisé pendant un mois, permettant une convergence statistique des classes de niveaux sonores par événement (train et autres sources sonores présentes dans l'environnement) sur chaque période de référence (6 heures-18 heures, 18 heures-22 heures et 22 heures-6 heures), à 2 mètres en façade d'un bâtiment riverain.

Systématisation des études d'impact acoustique et vibratoire et de conception pour tout projet urbain

Le deuxième objectif fort de la politique est la « non-génération de PNB » dans tous les projets de création ou de modification significative des infrastructures de transports terrestres, pour permettre de maîtriser à contexte réglementaire équivalent les impacts sonores de ces infrastructures. Il est impératif, au vu des caractéristiques d'exploitation du réseau historique, de réaliser une étude acoustique dès lors qu'un des paramètres évolue (changement ou modernisation du matériel roulant, modification de l'offre, périodes d'exploitation, vitesse, armement des infrastructures, etc.). Cette étude permet d'identifier les risques à venir, d'anticiper les plans d'action et de déclencher les études d'impact nécessaires en concertation avec l'ensemble des parties prenantes (autorité organisatrice, gestionnaire d'infrastructure, opérateur et constructeur de matériel roulant).

Prévenir les nuisances sonores

Maître d'œuvre de grands ouvrages de transports publics, avec notamment l'extension des lignes historiques du métro parisien et la modernisation de ses sites industriels, la RATP respecte des règles strictes liées à l'évaluation et à la gestion des nuisances sonores, en collaboration avec les autorités locales. Dans le cadre de ses chantiers, elle évalue en amont les impacts acoustiques et vibratoires à terme et définit des solutions préventives permettant de maintenir la qualité de vie des riverains à un niveau « game » (globalement au moins équivalent) en soirée et en nuit.

En amont de ces chantiers, la RATP établit des plans de gestion des nuisances et invite ses maîtres d'œuvre et les entreprises de travaux à adopter une posture proactive, pour limiter autant que possible les nuisances de ces chantiers. De nombreuses actions en conformité avec le cadre réglementaire sont déjà mises en place : diagnostic avant chantier, planning bruit, système de surveillance de long terme des bruits et des vibrations, communication, agent de proximité, « cri du lynx » pour remplacer les bips de recul des engins de chantier, mur antibruit... Les nouvelles solutions explorées en 2020 (*coworking*, nuitée exceptionnelle, adaptation des plages de travaux en deçà des arrêtés préfectoraux et communaux, murs antibruit gonflables...) ont été reconduites en 2022. 3 millions d'euros ont ainsi été investis en opérations de maintenance préventive sur neuf zones sensibles et en prévention curative sur signalement.

(1) La commission du CNB dite « mixte » regroupe la commission santé-environnement présidée par M^{me} Mietlicki et la commission technique présidée par M. Gamba, composée de représentants de l'État, des collectivités locales, des organisations syndicales, des personnalités qualifiées, des associations et des professions concernées.

La RATP est aussi un interlocuteur de proximité auprès des usagers et riverains de son réseau

La RATP s'engage à répondre à 100% des plaintes des riverains franciliens sous vingt et un jours. Dans ce cadre, elle prend des dispositions allant du diagnostic approfondi sur les infrastructures aux mesures acoustiques et vibratoires en limite de propriété de ces infrastructures et équipements, et/ou en pied des bâtiments riverains impactés.

Indicateur clé

	2019	2020	2021	2022
Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibrations				
RATP	566	594	693	522
RATP/RATP Real Estate	673	622	751	547

La diminution des réclamations et des plaintes en 2022 est principalement due au rattrapage des opérations de meulage des voies sur le réseau ferré reportées en 2021 suite au confinement, ainsi qu'à une augmentation de 44% de la flotte de bus électriques et à une baisse de la présence des riverains à leur domicile en journée.

MAÎTRISER L'EXPOSITION AUX ONDES ÉLECTROMAGNÉTIQUES

Le groupe RATP porte une attention particulière aux ondes électromagnétiques liées à ses installations et à la généralisation de la 3G/4G sur le réseau francilien. Il entend répondre à une attente forte des voyageurs et de ses salariés, dans le souci de la santé publique et du respect des réglementations.

S'assurer du respect des seuils réglementaires

Le groupe RATP a mis en place dès 2004 une commission champs électromagnétiques chargée de réaliser une veille sanitaire, réglementaire et technique. Elle anime l'ensemble des acteurs internes et externes et contribue à une évaluation consciencieuse du risque en s'appuyant sur l'expertise collective.

Depuis 2004, des mesures de contrôle sont réalisées régulièrement en souterrain et en surface par des organismes accrédités Cofrac. En parallèle de ces mesures, qui démontrent un respect des seuils réglementaires en vigueur, la RATP applique les recommandations de l'Anses.

	2019	2020	2021	2022
Nombre de points de mesure de champs électromagnétiques réalisés dans l'année				
RATP	268	1 184	611	565

Après une forte augmentation à caractère exceptionnel des demandes de mesure en 2020 liée à de nombreux projets d'électrification de centres bus, le nombre total de points de mesure en 2022 s'élève à 565, dont 188 réalisés dans le cadre de l'activité liée à l'application du décret n° 2016-1074 relatif à la protection des travailleurs contre les risques dus aux champs électromagnétiques, et 377 réalisés afin de vérifier la conformité des émissions 3G/4G à la réglementation pour le grand public (décret n° 2002-775 du 3 mai 2002).

Protéger et informer

La RATP s'engage à protéger et à informer toutes les personnes pouvant être exposées aux rayonnements électromagnétiques, voyageurs et salariés.

Des règles ont été définies avec les opérateurs de téléphonie mobile afin de réduire au maximum l'exposition des voyageurs dans chaque gare, station et tunnel. Pour s'assurer du respect des normes en vigueur, le groupe RATP travaille en étroite collaboration avec l'Agence nationale des fréquences (ANFR), qui veille au respect des valeurs limites réglementaires d'exposition aux ondes électromagnétiques du grand public et établit la méthode de référence pour mesurer les niveaux d'exposition. Les mesures sont disponibles sur le site cartoradio.fr.

Pour prévenir les risques professionnels liés aux rayonnements électromagnétiques, la commission champs électromagnétiques de la RATP a réalisé en 2016 la cartographie des émissions. Celle-ci est mise à jour, en conformité avec le décret n° 2016-1074 du 3 août 2016 relatif à la protection des travailleurs contre les risques dus aux champs électromagnétiques, lorsque de nouveaux équipements émetteurs de champs électromagnétiques sont identifiés.

Axe 1.3 – Favoriser l'intégration urbaine et la mixité fonctionnelle

Dans un contexte d'urbanisation intensive, de villes toujours plus denses et d'espaces disponibles toujours plus rares, le Groupe contribue à la création d'une ville résiliente et durable. La RATP s'est engagée avec la mairie de Paris sur des programmes urbains mixtes alliant sites industriels, logements, équipements publics et espaces verts. Dans le cadre du pacte « Logement pour tous » signé avec la ville de Paris et plusieurs acteurs du secteur du logement en 2014, le Groupe s'est engagé sur deux objectifs :

Construire
2000
logements d'ici à 2024,
dont **50%** de logements
sociaux

Végétaliser
4 hectares
de toitures et de murs
d'ici à 2024
dont **un tiers** dédié
à l'agriculture urbaine

RESTRUCTURER LES SITES INDUSTRIELS POUR FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE

Garages et ateliers de maintenance sont repensés au profit d'ensembles architecturaux audacieux qui accueillent également des logements sociaux et privés, des bureaux et des espaces publics vecteurs de lien social tels que des crèches, des collèges ou encore des centres culturels. La création de ces lieux permet de lutter contre l'étalement urbain et de favoriser la mixité sociale.

Huit projets de valorisation de sites ont été lancés en 2021, avec l'objectif de créer 2000 nouveaux logements dans Paris intramuros d'ici à 2024. Tous ces projets intègrent les enjeux d'éco-conception tout au long de leur réalisation, notamment pour maîtriser les consommations d'énergie et réduire l'empreinte carbone de la ville de demain.

Ateliers Italie

À l'image de ces projets de valorisation portés par le Groupe, l'opération de restructuration des Ateliers Italie, dans le 13^e arrondissement, a été livrée en mai 2022. Cette opération a permis de moderniser l'atelier de maintenance des trains (AMT) de la ligne 6 afin d'accueillir de nouvelles rames de métro et de construire 52 logements sociaux et des locaux tertiaires au-dessus du site industriel.

Afin de répondre aux ambitions environnementales du Groupe, le projet a obtenu le label BBC Effnergie Rénovation et la certification NF Habitat HQE (niveau « excellent »). Ces objectifs ont pu être atteints grâce à un système d'isolation par l'extérieur, avec notamment un revêtement extérieur et un système évitant les ponts thermiques (défauts d'isolation entraînant des pertes de chaleur), et grâce à un renforcement de l'isolation par l'intérieur, au moyen de menuiseries et de vitrages performants.

Une attention particulière a été apportée à la végétalisation du site, notamment celle des toitures de l'atelier de maintenance et du bâtiment tertiaire. La végétalisation, outre l'agrément visuel qu'elle constitue pour les riverains alentours, augmente la capacité de rétention et d'absorption des eaux pluviales, améliore les performances thermiques et acoustiques du bâtiment et offre un îlot de fraîcheur en été grâce au phénomène d'évapotranspiration.

Ateliers Vaugirard

Une autre opération de mixité urbaine, innovante et d'envergure, est menée dans le 15^e arrondissement, sur le site des Ateliers Vaugirard. En deux phases successives, cette opération vise à créer un atelier de maintenance des équipements électroniques et électropneumatiques (AME) et 235 logements sociaux et privés, puis à restructurer l'AMT de la ligne 12 et construire 50 logements sociaux supplémentaires.

L'aménagement du site a été conçu de façon à réduire les nuisances liées au chantier, à optimiser les performances énergétiques des bâtiments et à verdier les espaces avec des toitures végétalisées, des « jardins suspendus » au-dessus des ateliers, des balcons et des terrasses aménagées (10 000 m² de surfaces végétalisées). Le projet a des objectifs de certification élevés, comme la certification HQE Construction (niveau « très bon » ; référentiel bureau et logistique) et la certification NF Habitat (profil A).

FAVORISER LA BIODIVERSITÉ EN VILLE

Engagée en faveur de la protection de la biodiversité, la RATP a lancé en Île-de-France une analyse systématique de son patrimoine pour étudier la possibilité d'y intégrer des zones végétalisées ou cultivées en complément des trames vertes existantes. Pour chaque projet immobilier, une stratégie est mise en œuvre pour répondre aux enjeux environnementaux et sociaux des futurs bâtiments. Afin d'accélérer la prise en compte de la biodiversité dans ses projets et d'identifier des pistes de progrès, RATP Real Estate fait réaliser des études prospectives par des écologues.

Depuis 2021, le groupe RATP a renforcé son engagement en faveur de la biodiversité en s'associant à une initiative majeure. L'entreprise a en effet rejoint le programme de recherche appliquée et d'actions collectives BIG (Biodiversity Impulsion Group), coordonné par l'Observatoire de l'immobilier durable et lancé sous l'impulsion de Gecina avec 15 autres acteurs de la ville et des territoires. BIG vise à développer un référentiel commun d'indicateurs et d'outils de mesure pour définir et améliorer l'empreinte biodiversité des projets immobiliers, éclairer le choix des maîtres d'ouvrage et des investisseurs et mieux concilier les fonctions urbaines et écologiques des territoires.

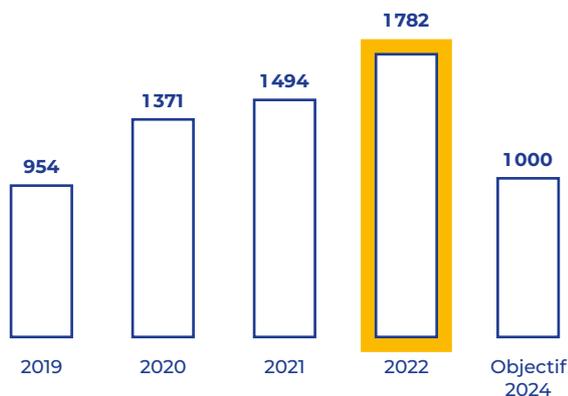
En complément des projets mixtes des Ateliers Italie et des Ateliers Vaugirard, qui intègrent de fortes ambitions en la matière, des potentiels de valorisation et de protection de la biodiversité ont été mis en lumière pour le projet de construction du Centre de commandement unique (CCU) du RER A. L'accent est notamment mis sur la végétalisation des toitures et de certains murs.

Certains projets de l'opération emblématique Bus2025, qui a notamment pour objectif de transformer la moitié des centres bus diesel en centres bus électriques, sont également propices à la prise en compte de ces enjeux. À titre d'exemple, pour le centre bus de Neuilly-Plaisance, la trame verte locale sera renforcée par le développement de strates végétales et l'installation d'un nichoir à rapaces au sommet d'une cheminée industrielle.

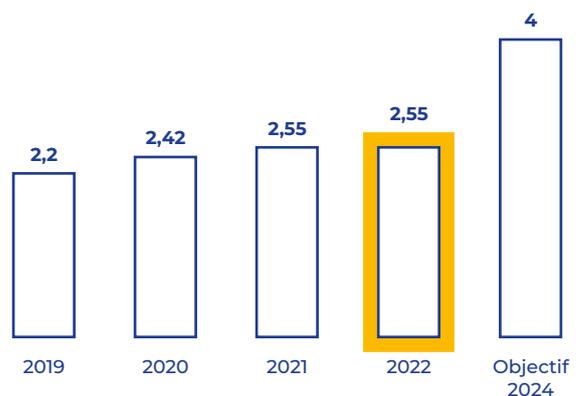
D'autres sites industriels sont également concernés par ces enjeux. Sur la plateforme logistique de Boissy-Saint-Léger, dans le cadre de la certification HQE Exploitation obtenue et maintenue sur le site, le renforcement et la protection de la biodiversité se concrétisent par l'installation d'un groupe de ruches de 15 000 abeilles et l'entretien d'un écopâturage par une poignée de moutons.

En 2022, la RATP compte au total 2,55 hectares végétalisés dont 1 685 m² dédiés à l'agriculture urbaine.

Nombre de logements sociaux
(en cumul) – RATP Habitat



Nombre d'hectares végétalisés
– RATP/RATP Real Estate



Orientation 2 de la politique RSE : réduire notre empreinte environnementale

Présent au cœur des villes, le Groupe met tout en œuvre pour limiter son empreinte environnementale et être acteur de la transition écologique. Il explore des solutions nouvelles pour économiser l'énergie, préserver les ressources, soutenir l'économie circulaire et lutter contre le changement climatique. Cet engagement s'inscrit dans la politique RSE du Groupe.

Les politiques présentées permettent de répondre aux risques suivants :

- contribution insuffisante à l'atténuation du changement climatique;
- maîtrise défailante de la consommation d'énergie;
- pollution des sols;
- gestion défailante des consommations d'eau;
- gestion défailante des déchets;
- enjeux RSE non pris en compte dans la stratégie d'entreprise;
- prise en compte insuffisante des impacts environnementaux, sociaux et sociétaux des technologies digitales.

Elles permettent également de répondre au principe d'action suivant de la raison d'être :

- contribuer à l'accélération de la transition écologique des villes.

Axe 2.1 – Réduire notre empreinte carbone et économiser les ressources

AGIR POUR LE CLIMAT ET LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Au niveau mondial, le secteur du transport représente le deuxième poste d'émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la combustion d'énergie, après la production d'électricité. Du fait même de ses activités (transport de masse réduisant la consommation d'énergie par voyageur transporté, prédominance des modes de transport électrifiés), le groupe RATP contribue à l'effort global de diminution des consommations d'énergie et des émissions de CO₂ du secteur. Loin de s'en satisfaire, il poursuit une démarche d'amélioration continue de sa performance énergétique et carbone. La RATP s'est fixé l'objectif ambitieux de réduire de 50 % ses émissions de GES de serre par voyageur-kilomètre entre 2015 et 2025.

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

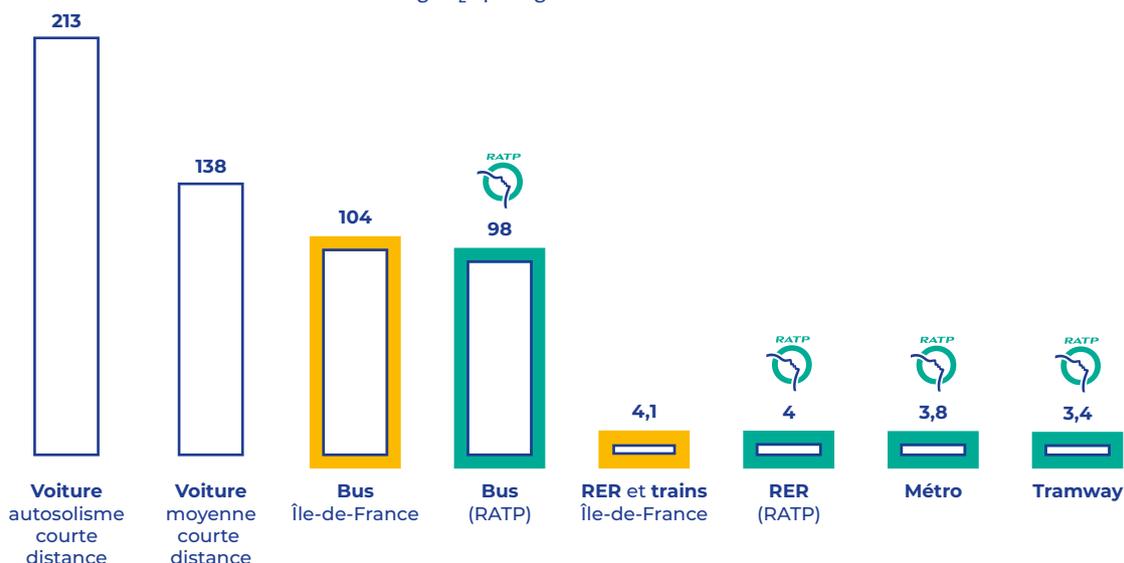
1^{er} réseau
multimodal
au monde certifié
ISO 50001
pour l'ensemble
de ses activités

52%
de bus hybrides,
électriques ou biométhane,
dont **600** bus électriques
et **800** bus biométhane,
sur un parc de **4 800** bus
à fin 2022

Environ **5 000**
places de stationnement
vélos sur le réseau RATP
d'ici à 2024

Encourager les mobilités partagées bas carbone

Émissions de CO₂e par voyageur-km – réseau RATP Île-de-France gCO₂e/passager-km – RATP 2020



Les émissions de GES par mode sont établies à partir des facteurs d'émission de la Base Carbone® (Ademe, Agence de la transition écologique). Elles prennent en compte les phases amont et combustion des différentes énergies consommées et sont exprimées en équivalent carbone (CO₂e). Pour les données RATP, les valeurs ont été calculées sur la base des consommations réelles des modes et de leur fréquentation (données 2019).

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 : covoiturage, autopartage ou encore scooters électriques en location. Parmi les services complémentaires proposés fin 2022, RATP Capital Innovation a investi au capital de Zenride, leader de la location de vélos pour les entreprises et leurs salariés. Par ailleurs, conformément au contrat signé avec Île-de-France Mobilités, 5 000 places de stationnement vélos seront créées sur le réseau RATP d'ici à 2024. Près de 500 places de parkings vélos ont été livrées par la RATP en 2022 et environ 2 100 nouvelles places sont prévues pour 2023.

Réduire notre empreinte carbone

Pour sa contribution à la neutralité carbone, le groupe RATP donne la priorité à la réduction de ses émissions de GES et au développement de services bas carbone.

En 2021, la RATP a mis à jour son Bilan Carbone® (bilan des émissions de gaz à effet de serre, BEGES). Il permet d'estimer les émissions de GES générées directement et indirectement par l'activité de l'entreprise (scopes 1, 2 et 3). Sur ce périmètre, les émissions globales sont estimées à 890 000 tCO₂e.

Le poste le plus significatif d'émissions de GES pour la RATP est l'énergie. L'énergie représente 99% des émissions de scopes 1 et 2, 44% si l'on considère les émissions globales, scopes 1, 2 et 3.

La RATP s'est engagée à réduire de 50% les émissions de GES associées à ses consommations d'énergie (scopes 1, 2 et 3; tous usages), par voyageur-kilomètre d'ici à 2025, par rapport à 2015.

La RATP souhaite agir sur l'ensemble de ses émissions directes et indirectes (scopes 1, 2 et 3). Outre les émissions associées à ses consommations d'énergie, les autres postes significatifs sont les immobilisations (estimé à 33%) et les achats (estimé à 14%). Un enjeu majeur reste la fiabilisation de la comptabilisation des émissions de scope 3.

Pour réduire les émissions de scope 3, la RATP s'engage notamment au travers de sa démarche achats responsables, en associant ses partenaires et fournisseurs à la recherche de solutions bas carbone ou en intégrant des critères carbone dans ses marchés. Pour exemple, les marchés d'achat de matériels roulants (bus, métro, tramway, RER) intègrent systématiquement un critère carbone.

Initiative Science-Based Target

La RATP a obtenu en novembre 2022 la validation de ses engagements climat par la SBTi. Cela valide l'engagement de la RATP au niveau le plus ambitieux de l'Accord de Paris : maintenir le réchauffement climatique à 1,5 °C. Pour ce faire, la RATP a pris deux engagements, d'ici à 2027 :

- réduire de 43% les émissions GES associées à ses consommations d'énergie par rapport à 2019;
- garantir 70% de ses achats auprès de fournisseurs engagés SBTi.

L'ambitieux programme Bus2025

Précurseur sur les sujets énergétiques et climatiques, la RATP contribue à la transition énergétique et à l'amélioration de la qualité de l'air extérieur avec le programme Bus2025, qui vise à disposer d'un parc de bus 100% propres et d'infrastructures adaptées à l'électrique ou au biométhane pour chaque dépôt. Elle est le premier opérateur de transport européen (avec 4 800 bus en service à fin décembre 2022) à mettre en œuvre un plan d'action aussi ambitieux, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités et de la Commission européenne.

À terme, environ la moitié des centres bus sera électrique et l'autre moitié à gaz d'origine renouvelable. Avant le lancement du plan Bus2025, les émissions de GES du mode bus représentaient près de 74% des émissions de GES liées à la consommation d'énergie de la RATP. Le programme Bus2025, inscrit dans le plan de déplacements urbains d'Île-de-France, permet donc d'agir sur une part importante de l'impact carbone de la RATP avec, à terme, une diminution de 50% des émissions de GES résultant de la circulation des bus, soit 250 000 tCO₂ en moins (référence 2015).

Plus de 1 400 bus électriques et biométhane – environ 800 bus biométhane et 600 bus électriques – sont déjà exploités à fin 2022.

Bibus Brest, réseau opéré par RATP Dev pour Brest Métropole, a accéléré le développement de la mobilité durable : après la mise en service des deux premiers bus électriques en avril 2021 puis de deux autres en mars 2022, trois nouveaux bus standards et quatre nouveaux bus articulés ont été mis en circulation.

Désormais, 10% de la flotte Bibus roule aux énergies renouvelables et neuf nouvelles bornes de rechargement électrique ont été installées, offrant ainsi à la métropole brestoise des transports publics plus verts pour une meilleure qualité de l'air en ville.

L'électrification de la flotte de bus se poursuit également dans le golfe du Morbihan, à Vannes, où la filiale Kicéo a mis en circulation neuf bus électriques en janvier 2022.

À Londres, la transition vers l'électrique de la flotte de RATP Dev London s'accélère. Aujourd'hui, RATP Dev exploite 16 lignes électriques à partir de 5 dépôts convertis à l'électrique. Avec plus de 28% de sa flotte opérée en 100% électrique d'ici au début de l'année 2023, RATP Dev disposera de la flotte de bus électriques la plus importante sur le marché londonien.

La filiale CTLB (Compagnie de transport du lac du Bourget) de RATP Dev propose, à la place de la voiture, un transport à la demande nouvelle formule baptisé « Mobéa », étendu aux 28 communes de l'agglomération Grand Lac (Aix-les-Bains), et dont la réservation peut se faire jusqu'à vingt minutes avant le déplacement. Six minibus de neuf places vont ainsi circuler sur l'ensemble du territoire, du lundi au samedi, de 7 heures à 19h45.

Enfin, RATP Dev accompagne également le développement du vélo en lien avec ses réseaux partenaires. Partout sur le territoire, les réseaux de transport multiplient les opérations afin de mettre en avant ce moyen de déplacement alternatif : stands ludiques et informatifs, essais de vélos électriques ou encore circuit familial de découverte du territoire.

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

Les modes de transport collectifs consomment relativement peu d'énergie par voyageur transporté. Le trajet d'un voyageur en métro ou en RER nécessite huit à dix fois moins d'énergie que le même parcours en voiture particulière. Toutefois, la RATP est engagée dans une démarche de performance pour améliorer encore l'efficacité de ses réseaux de transport.

La RATP s'est dotée d'une politique énergétique dès 2006. En 2017, elle obtient pour la première fois la certification ISO 50001 et devient le premier opérateur de transport multimodal certifié en management de l'énergie pour l'ensemble de ses activités.

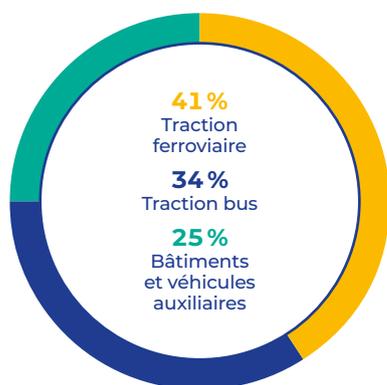
En 2022, dans un contexte de crise énergétique, la RATP renforce son action et adopte un plan de sobriété énergétique pour maîtriser sa facture énergétique, limiter le risque d'approvisionnement et contribuer à l'effort national de réduction des dépenses énergétiques de 10 % d'ici à 2024 par rapport à 2019. Ce plan de sobriété vise à renforcer les efforts du Groupe tout en maintenant l'offre de transport et la qualité de service. Le plan doit permettre d'éviter la consommation de 50 GWh d'énergie en 2023 et de 90 GWh en 2024. Il s'articule autour des huit thématiques suivantes :

- réseau de transport;
- chauffage des locaux;
- ventilation et climatisation;
- numérique responsable;
- éclairage;
- publicité lumineuse;
- déplacements professionnels;
- mobilisation des collaborateurs.

L'écostationnement des trains ou la mise en œuvre d'allures économiques en heures creuses, l'application de consignes de chauffage à 19 °C dans les bâtiments ou encore la mise à l'arrêt des écrans numériques en stations et des panneaux publicitaires situés au niveau des arrêts de tramway et des entrées de métros entre 1 heure et 6 heures du matin sont des exemples d'actions mises en œuvre.

Le groupe RATP a par ailleurs signé les chartes « ÉcoWatt » et « Écogaz » en 2022 et s'engage ainsi à modérer ses consommations de gaz et d'électricité en cas de pics de consommation et à relayer les messages auprès de ses collaborateurs et de ses clients en cas d'alerte.

Répartition de la consommation d'énergie par usage – RATP



Pour atteindre son objectif de réduction des consommations d'énergie, la RATP met en œuvre un plan d'action agissant sur quatre leviers : le matériel roulant, les bâtiments, l'infrastructure ferroviaire et les espaces voyageurs.

La modernisation du parc de matériels roulants est un levier important pour l'amélioration des consommations d'énergie. La RATP poursuit un programme ambitieux de renouvellement de ces matériels. L'année 2022 a été marquée par la poursuite du

déploiement du nouveau matériel sur la ligne 14 du métro parisien, le MP14. Il permettra de réduire de 17 % la consommation énergétique des rames (par rapport au train de dernière génération MP05) grâce à un système de freinage électrique avec récupération d'énergie, à une motorisation plus performante et à un éclairage intégralement assuré par LED.

À fin 2022, la consommation d'énergie pour la traction tous modes confondus s'élève à 2643 GWh.

Le Groupe encourage les pratiques d'écoconduite, notamment chez les conducteurs de bus, dès la formation initiale comme à l'occasion de la formation continue.

Pour réduire sa consommation d'énergie sur les bâtiments, le Groupe met en œuvre des actions de sobriété énergétique et étudie systématiquement la possibilité de recourir aux énergies renouvelables et de récupération.

À fin 2022, la RATP a réduit de 13 % les consommations d'énergie de ses sites industriels (centres bus, ateliers de maintenance...) et tertiaires par rapport à 2015. Désormais, les sites doivent améliorer leur performance énergétique de 20 % d'ici à fin 2024 (en kWh.DJC.m²). Depuis 2018, le Groupe inscrit plusieurs sites au Championnat de France des économies d'énergie, le challenge CUBE, organisé par l'Institut français pour la performance du bâtiment (Ifpeb). Entre 2021 et 2022, sept sites participants, dont deux sites de RATP Dev Angers, ont économisé 1,4 GWh sur la durée du concours, ce qui représente 190 tCO₂e d'émissions de GES évitées. Le site de maintenance et de remisage de la ligne de tramway T2 à Colombes est arrivé en troisième place de sa catégorie avec près de 24 % d'économies d'énergie cumulées. Le groupe RATP poursuit son engagement dans le concours en inscrivant de nouveaux sites pour l'édition 2023.

Soutenir le développement des énergies renouvelables et de récupération

Dans ses projets et investissements, la RATP s'engage à étudier systématiquement les opportunités de recourir aux énergies renouvelables et de récupération.

Sur les réseaux ferrés, métro, RER et tramway, la récupération de l'énergie de freinage est un levier majeur de réduction des consommations d'énergie : les nouveaux matériels sont systématiquement équipés de dispositifs de restitution de l'énergie au freinage. En 2036, tous les métros devraient également permettre la restitution d'énergie au freinage. Aujourd'hui, 70 % des rames sur le réseau métro en sont équipées et 100 % sur le RER et le tramway.

Sur la ligne 11 du métro parisien, la chaleur du tunnel est récupérée pour alimenter un immeuble de vingt logements. Cette énergie permet de couvrir en moyenne 35 % des besoins en chauffage de l'immeuble.

En matière d'énergies renouvelables, la RATP utilise déjà du biométhane 100 % pour alimenter ses bus en Île-de-France et s'est fixée pour objectif d'atteindre 10 % d'énergies renouvelables dans son mix fourniture électrique d'ici à 2025.

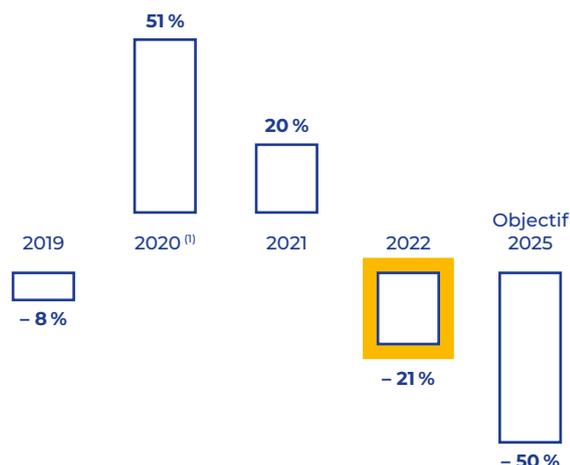
Depuis 2021, la RATP a mis en place un contrat d'achat d'électricité 100 % d'origine éolienne avec EDF qui vise à couvrir 4 % de sa consommation pendant trois ans.

En 2022, elle poursuit ses efforts en signant un partenariat de fourniture d'électricité photovoltaïque avec Urbasolar pour les quinze prochaines années, en vue de produire 65 GWh et d'éviter le rejet de 1600 tCO₂e dans l'atmosphère.

Indicateur clé

Évolution des émissions de GES RATP

Réduction des émissions de GES par voyageur-km par rapport à 2015



(1) Crise sanitaire Covid-19 ayant entraîné une baisse historique de la fréquentation des réseaux.

Cet indicateur mesure la performance carbone globale de l'entreprise (scopes 1, 2 et 3 associés aux consommations d'énergie) rapportée au nombre de voyageurs.kilomètre transportés. L'année 2022 est marquée par une nette amélioration de l'indicateur (gCO₂e par voyageur-kilomètre) qui a baissé de 21 % par rapport à 2015. Cela résulte de la baisse des émissions de GES générées par la RATP (mesurées en tonnes de CO₂e) qui s'établit à - 28 % par rapport à 2015. En revanche, le nombre de voyageurs-kilomètre transportés reste inférieur au niveau de 2015, ce qui dégrade l'indicateur de performance carbone. En raison de la crise sanitaire, l'offre de transport a été maintenue à un niveau élevé pour permettre des déplacements en transport en commun, mais la fréquentation des réseaux (voyageurs-kilomètre transportés) a été considérablement réduite : 17 milliards en 2015, 9 milliards en 2020, 12 milliards en 2021 et 15 milliards en 2022. Les indicateurs de 2020 et 2021 ne sont donc pas représentatifs des actions de performance énergétique et carbone menées.

L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Toutes les activités de la RATP sont concernées par les évolutions et effets du changement climatique, en particulier l'augmentation des épisodes caniculaires et des pluies diluviennes : exploitation et maintenance des systèmes de transport (transport des voyageurs, gares et stations, systèmes d'information et de communication), achat des matériels roulants bus et ferrés, gestion des infrastructures ferroviaires, conception de nouvelles infrastructures (bâtiment ou infrastructure ferroviaire).

La RATP identifie deux types de risques liés au changement climatique pour ses activités : les risques physiques et les risques de transition.

Les risques physiques constituent les impacts physiques possibles résultant de l'augmentation et de l'intensité des phénomènes météorologiques extrêmes (vagues de chaleur, inondation...). Ces impacts peuvent concerner les infrastructures (inondation du

métro, tassements de terrains localisés, instabilités superficielles de talus) et l'exploitation des réseaux (augmentation des incidents d'exploitation lors des pics de chaleur, dégradation des conditions de travail dans les espaces clos, etc.). Pour la RATP, le risque d'inondation des réseaux souterrains constitue le risque naturel majeur en Île-de-France.

Les risques de transition constituent les risques induits par la transition vers une économie bas carbone. Ils peuvent concerner : des évolutions sur le marché cible, des évolutions technologiques ou encore réglementaires.

Ces risques sont pris en compte dans la gestion des risques de l'entreprise. Compte tenu de ses activités, la RATP est davantage concernée par les risques physiques que par les risques de transition. Les transports publics participent directement à la lutte contre le changement climatique en offrant des solutions de mobilité bas carbone.

Depuis 2019, la RATP élabore un plan d'adaptation au changement climatique s'appuyant sur une analyse de son exposition au risque et sur du benchmarking pour identifier les bonnes pratiques. À ce titre, la RATP a désormais mis en place une surveillance accrue du réseau en période de fortes chaleurs :

- un modèle prédictif de la température du rail permet de mieux maîtriser le risque ferroviaire en se basant sur des relevés de température effectués par des capteurs connectés installés sur le rail en différents points du réseau;
- une expérimentation de détection basse des contrepois de caténaire permet de détecter à distance la distension des fils de contact en cas de forte chaleur. Une vingtaine de capteurs ont été installés et permettent désormais de suivre les zones les plus sensibles.

Pour prévenir les risques liés aux effets du changement climatique, la RATP mène plusieurs actions :

- une surveillance accrue des risques de déstabilisation de ses ouvrages en terre avec l'automatisation de l'analyse des données de surveillance par interférométrie radar satellitaire (grâce à de l'IA), et avec des capteurs connectés positionnés sur des ouvrages en terre identifiés comme sensibles;
- des études avec l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (Inrae) pour identifier les dispositifs de végétalisation les moins sensibles à la sécheresse et aux fortes pluies, afin de limiter les risques d'instabilités superficielles de talus;
- l'adaptation au changement climatique dès la conception ou lors du renouvellement des installations : la RATP intègre ainsi dans ses marchés de renouvellement d'équipement des prescriptions d'adaptation au changement climatique, qui prennent en compte les évolutions de températures projetées à l'échelle du bassin francilien;
- la formalisation d'une expression de besoins sur l'adaptation au changement climatique fournie en données d'entrée pour certains projets liés aux infrastructures ferroviaires (exemple : renouvellement d'équipements en station).

Pour s'adapter dès maintenant à l'évolution des conditions climatiques, la RATP investit en outre pour rendre son réseau plus résilient. Ce travail passe notamment par :

- un plan de protection contre le risque inondation (PPRI) qui a pour objectif de préserver les installations (matériel et infrastructures) et de favoriser une reprise rapide de l'exploitation après une crue;
- une modernisation de ses protections anticrue et la création de cloisonnement, dit « secondaire », pour contenir la propagation de l'onde de crue en souterrain et ainsi minimiser les dégâts occasionnés.

MAÎTRISER LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET PROMOUVOIR L'AMÉLIORATION CONTINUE

Avec ses centres bus et ses ateliers implantés au cœur de la ville, la RATP est l'une des rares entreprises à exercer une activité industrielle d'envergure dans des zones urbaines et périurbaines. La prévention de toute forme de pollution et la maîtrise des risques environnementaux sont donc une priorité.

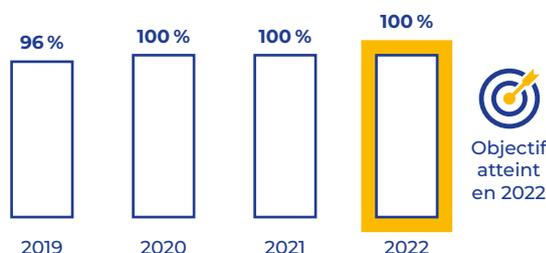
Au-delà du respect des obligations réglementaires, la RATP s'est dotée d'un plan de certification ambitieux : certification QSE (qualité, sécurité, environnement), ISO 50001 (management de l'énergie), et de démarches d'amélioration continue conduites notamment selon la méthodologie EFQM (European foundation for quality management).

Dans le cadre du nouveau contrat 2021-2024 avec Île-de-France Mobilités, la RATP a renouvelé son engagement de mettre en œuvre et de maintenir un système de management environnemental sur tous ses sites industriels.

Fin 2022, 100% des sites industriels sont certifiés ISO 14001.

Indicateur clé

Taux des sites industriels certifiés ISO 14001 – RATP



	2019	2020	2021	2022
Nombre de sites industriels certifiés ISO 14001				
RATP	89	93	95	92
RATP/RATP Dev	91	95	101	216

100% des sites industriels de la RATP sont certifiés ISO 14001. Le nombre de sites concernés évolue en fonction des changements d'activités.

Pour RATP Dev, la forte augmentation de sites certifiés ISO 14001 en 2022 est due à l'intégration de la filiale Autolinee Toscane, qui comprend à elle seule 116 sites certifiés ISO 14001.

S'assurer de la conformité des sites les plus à risque

Le groupe RATP exploite des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Ces ICPE sont répertoriées en fonction des quantités et de la dangerosité des substances employées ou stockées, et des risques environnementaux inhérents aux activités du site. Fin 2022, environ 75 sites exploités par la RATP sont classés ICPE, sous une ou plusieurs rubriques. Leur cartographie recouvre toutes les activités propres à un acteur de la mobilité urbaine (ateliers de maintenance, stations de charge en carburant, installations de combustion telles que chaudières et groupes électrogènes...) et les activités en lien avec la transition

énergétique des centres bus notamment (bornes de charges des véhicules fonctionnant au bioGNV ou à l'électrique, développement de l'énergie hydrogène).

Une mise en demeure a été établie en 2022 concernant le poste haute tension (PHT) Coty pour non-respect d'une prescription de l'arrêté préfectoral. Elle concerne le non-respect de la prescription éditée à l'article 44 de l'arrêté préfectoral du 15 janvier 2003, concernant le traitement des eaux de lavage des sols et écoulements par la mise en place d'un séparateur d'hydrocarbures ou de gérer ces eaux comme déchets. Les équipes de la RATP se mobilisent pour répondre aux attentes exprimées par l'administration.

La mise en demeure de 2021 concernant le centre bus de Créteil a été traitée cette même année et est en cours d'instruction auprès des services de l'État. Enfin, la mise en demeure du centre bus Corentin Montrouge à Paris (21 décembre 2020) est en cours d'instruction auprès des autorités suite au plan d'action mené par la RATP.

Ces mises en demeure peuvent s'expliquer par la complexification des projets; certaines de ces prescriptions se sont avérées plus compliquées que prévu dans leur mise en œuvre. D'autre part, les différentes phases de confinement liées au contexte épidémique en 2020 ont généré des retards dans la réalisation des actions pour lever ces non-conformités réglementaires.

Les filiales françaises de RATP Dev font également l'objet d'un suivi spécifique sur les ICPE.

Indicateur clé

	2019	2020	2021	2022	Objectif
Nombre de mises en demeure ICPE					
RATP/RATP Dev	0	2	1	1	0

Prévenir la pollution des sols et de l'eau

Le Groupe met en place de nombreuses mesures pour préserver durablement les sols de toute forme de pollution :

- en amont des projets, il réalise des diagnostics de l'état du milieu, afin d'identifier et de caractériser les éventuelles pollutions présentes dans les sols et/ou les eaux souterraines. En cas de cessation d'activité, les mêmes études sont réalisées, dans le respect des réglementations en vigueur;
- lors de la planification des travaux, une communication auprès des riverains est réalisée avant le début des opérations. Les nuisances éventuelles (poussière, souillure de voiries, bruit, etc.) sont analysées et des actions préventives sont mises en œuvre selon les résultats : installation d'aires de lavage des camions, arrosage des poussières...;
- en phase d'exploitation, des mesures préventives et correctives sont mises en œuvre dans le cadre des démarches ISO 14001 et du respect des prescriptions réglementaires (bacs de rétention, prétraitement des eaux industrielles avant leur prise en charge par les stations d'épuration communales, procédure de situation d'urgence, etc.);
- enfin, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence en 2024 et des biens de reprise par Île-de-France Mobilités, la RATP a lancé des audits pollution sur la majorité de ses centres bus assujettis à la réglementation ICPE. Cette démarche permet, en tant qu'exploitant, de déterminer les obligations réglementaires liées aux activités ICPE et de caractériser l'état de la qualité des milieux de l'ensemble des biens. À ce jour, sur les audits de pollution finalisés, il s'avère que l'état de la qualité des milieux est compatible avec les activités industrielles réalisées sur les sites dans leurs configurations actuelles.

RATP Real Estate a élaboré une charte de chantier à faible impact environnemental. Son objectif est de formaliser des engagements environnementaux concrets, autour de six enjeux : réduire les nuisances sonores, réduire les pollutions atmosphériques, limiter les pollutions des sols et eaux, limiter les nuisances visuelles, réduire les déchets et optimiser les consommations de ressources. Les partenaires et fournisseurs signataires s'engagent à la respecter. La valorisation de plus de 70 % des déchets de chantier est un enjeu majeur du bâtiment en Île-de-France.

Axe 2.2 – Développer l'économie circulaire

Pour produire des services tout en limitant la consommation et le gaspillage des matières premières, de l'eau et des sources d'énergie, le Groupe mise sur le développement de l'économie circulaire.

FAVORISER L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE ET TERRITORIALE

Le groupe RATP valorise ses ressources et favorise l'écologie industrielle et territoriale.

Depuis plusieurs années, des partenariats inédits ont été impulsés entre des organisations générant ensemble un impact écologique et social sur le quartier des Deux-Rives, qui représente 350 hectares entre le 12^e et le 13^e arrondissement de Paris. Cette démarche a été initialement portée par la RATP et la ville de Paris.

L'association Les Deux-Rives, quartier circulaire a été créée le 2 décembre 2021 en tant que structure autonome de gouvernance et de portage des actions de ce territoire.

L'une des premières actions menées, notamment via la contribution de la RATP, a été la candidature à l'appel à manifestations d'intérêt Territoires franciliens circulaires, porté par la Région Île-de-France, l'Ademe, la DRIEAT et la Banque des territoires.

Retenue comme lauréate en avril 2022, l'association a ainsi pu bénéficier d'un accompagnement technique, juridique et financier pour le lancement de ses premières synergies. De premières actions ont été engagées autour de l'écomobilité, de l'expérimentation de la consigne et de la pérennisation de la déchèterie fluviale Tri en Seine. Le groupe RATP s'est engagé sur chacune de ses actions en tant qu'acteur de la ville durable.

De nouvelles pistes d'action ont également été proposées fin 2022 autour des enjeux de sobriété énergétique et de préservation de la ressource en eau, en lien notamment avec les objectifs portés par la RATP dans le cadre de sa politique RSE.

PRÉSERVER LES RESSOURCES

En 2022, la RATP a consommé 1 214 497 mètres cubes d'eau potable pour ses activités de maintenance et de lavage des matériels roulants. L'enjeu d'un meilleur usage de cette ressource est donc essentiel. Le Groupe entend réduire la consommation d'eau à la source en sensibilisant les collaborateurs grâce à l'intégration d'objectifs précis dans les systèmes de management environnementaux, mais aussi grâce à des actions telles que la récupération des eaux d'infiltration ou l'optimisation du lavage des matériels roulants.

Déployé en 2020, l'outil Open (Outil de pilotage des consommations en eau et en énergie) est une solution digitale innovante permettant de suivre l'ensemble des consommations de fluides (eau et énergies) des 115 sites industriels et tertiaires et des 369 gares et stations. Elle est aujourd'hui utilisée par près de 450 personnes, avec près de 1 400 compteurs suivis. Son utilisation concourt au maintien des performances environnementales et énergétiques du patrimoine RATP par un meilleur suivi des consommations et une meilleure réactivité en cas d'anomalie. Il représente ainsi l'opportunité pour les équipes opérationnelles de pouvoir mettre en place des actions concrètes, mesurables rapidement et pertinentes, notamment dans le cadre du suivi de la certification ISO 50001.

En 2022, la RATP a développé une formation e-learning sur l'outil Open, accessible à l'ensemble de ses utilisateurs. Un travail est poursuivi avec les différents fournisseurs afin de renforcer la fiabilité des données et leur disponibilité.

La RATP s'engage également dans l'application des principales dispositions de la loi Agec (antigasillage pour une économie circulaire) et notamment autour des engagements pris sur l'utilisation du plastique à usage unique.

À ce titre, la RATP a travaillé en 2022 à l'étude préliminaire du déploiement de fontaines à eau potable à destination de ses clients voyageurs, permettant notamment de réduire la consommation de plastique.

Récupérer les eaux

Les eaux d'exhaure, issues des infiltrations d'eau de pluie, de crues ou de nappes phréatiques dans les ouvrages souterrains, sont aujourd'hui évacuées pour près de 8 millions de mètres cubes par an dans les égouts, dans les canaux parisiens ou dans la Seine.

La RATP étudie la possibilité de réutiliser ces eaux dans une logique vertueuse. Elles sont partiellement renvoyées vers le milieu naturel (Seine, canal Saint-Martin et canal Saint-Denis) pour éviter la surcharge des stations d'épuration. Une autre partie est réutilisée par l'entreprise, comme pour l'arrosage de la plateforme engazonnée du tramway T3b.

À travers le partenariat initié depuis de nombreuses années avec Eau de Paris, la RATP poursuit sa volonté d'étudier le raccordement des eaux d'exhaure au réseau d'eau non potable parisien.

Des études ont été menées et ont conduit à engager une réflexion scientifique approfondie concernant le comportement hydraulique des eaux d'exhaure. Eau de Paris a également souhaité revoir les critères d'acceptabilité d'accueil des eaux non potables dans ce réseau, de manière à en garantir le bon fonctionnement, au regard notamment de son ancienneté.

Des instrumentations pour approfondir ces différents projets seront engagées en 2023.

Optimiser les eaux de lavage des matériels roulants

Pour optimiser la consommation d'eau liée au lavage des matériels roulants, la RATP met en place un système de recyclage des eaux de lavage (bus et tramways) et de récupération des eaux de pluie sur certains sites industriels.

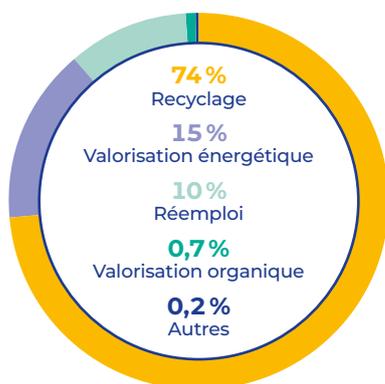
GÉRER LES DÉCHETS DE MANIÈRE RESPONSABLE

Face à une production variée de déchets, notamment liée aux activités de maintenance, la RATP mène une politique qui combine réduction à la source et valorisation optimale de ses déchets.

En 2022, la production des déchets d'exploitation de la RATP atteint un tonnage total de 32 980 tonnes (hors déchets de chantier et déchets voyageurs). Ce volume est réparti de la façon suivante : 4 623 tonnes de déchets dangereux et 28 357 tonnes de déchets non dangereux.

99,75 % des déchets d'exploitation de la RATP et de RATP Real Estate (hors déchets de chantier et déchets des clients voyageurs) ont été valorisés en 2022 selon différents modes (recyclage, réemploi, etc.). Seul 0,25 % a été enfoui.

Modes de traitement des déchets d'exploitation (hors déchets de chantier et déchets voyageurs)



L'année 2022 a été marquée par le renouvellement de deux marchés de collecte et de valorisation des déchets :

- ballast et traverses en béton, pour les sites Infra de la Villette, de Massy, de Nanterre, de Sucy-en-Brie et d'Arcueil, du 1^{er} août 2022 au 31 juillet 2030;
- les déchets d'activité de soins à risques infectieux (dasri), appelés plus communément « les déchets médicaux », pour les centres médicaux de la RATP mais aussi ses sites industriels, du 1^{er} décembre 2022 au 30 novembre 2024.

Le démantèlement des trains

Deux nouveaux marchés de démantèlement des trains ont été mis en place en 2022, en lien avec l'arrivée des nouveaux matériels roulants :

- un marché a été contractualisé pour le démantèlement du matériel ferroviaire MI84. D'ici à 2026, 100 voitures du RER B seront démantelées;
- un marché a été contractualisé pour le démantèlement du matériel ferroviaire MP73. D'ici à 2030, 226 voitures de la ligne 6 du métro seront démantelées.

À l'issue du démantèlement de ces trains, les différents matériaux valorisables sont vendus et recyclés.

Quatre marchés de valorisation qualitative et quantitative des trains sont actuellement en cours pour un total de 438 voitures du RER B et des lignes de métro 4 et 6.

Valorisation des déchets de chantier

Les déchets de chantier des projets immobiliers sont valorisés en fonction de leur nature. Des clauses spécifiques sont intégrées à tous les marchés de travaux.

Certains projets ont permis de mettre en œuvre une démarche volontaire d'économie circulaire, comme le réaménagement complet du siège social de la RATP qui s'est achevé en 2022. Ce projet (LYBY+) a permis de réaménager les bureaux en espaces dynamiques, pour augmenter la capacité d'accueil du site et offrir aux collaborateurs un environnement de travail modernisé et plus qualitatif. La prise en compte des enjeux d'économie circulaire s'est concrétisée par un partenariat avec Tricycle, entreprise d'insertion sociale spécialisée dans le réemploi des matériaux.

L'ensemble des déchets de chantier du projet LYBY+ ont ainsi été collectés et réemployés ou recyclés : archives, équipements électriques et électroniques, luminaires, mobilier, éléments de second œuvre (revêtements de sol, cloisons amovibles ou cloisons sèches). Au total, cela représente 25 tonnes de moquettes réemployées, 56 tonnes d'équipements recyclés et 207 tonnes de mobilier réemployé ou recyclé. Une partie du mobilier déposé a été réemployé dans d'autres sites tertiaires de la RATP. En plus d'être un chantier exemplaire en matière d'économie circulaire, le projet LYBY+ a également été un chantier solidaire, puisqu'il a permis de faire travailler une trentaine de salariés en insertion professionnelle.

Pour systématiser cette approche vertueuse, la RATP a travaillé en 2022 à la construction d'une feuille de route permettant une meilleure prise en compte de l'économie circulaire dans tous ses chantiers, y compris les chantiers industriels non immobiliers.

En effet, le Groupe souhaite aller plus loin dans le réemploi des différentes matières provenant de ses chantiers, en lien notamment avec les ambitions portées au niveau national.

Pour ce faire, un diagnostic des pratiques existantes a été réalisé et un plan d'action a été établi en 2022, en vue d'une mise en application à partir de 2023.

Lutter contre le gaspillage alimentaire et valoriser les biodéchets

La mise en place plus large du télétravail depuis la crise sanitaire a impacté fortement la restauration d'entreprise, qui présente une forte fluctuation de fréquentation depuis plusieurs années. Malgré une visibilité limitée sur le nombre de repas à servir quotidiennement, la lutte contre le gaspillage alimentaire reste prioritaire.

Afin de limiter l'impact sur l'environnement, mais également pour respecter son engagement solidaire, le comité social et économique central (CSEC) RATP a reconduit son partenariat avec l'association Linkee, et ce sont plus de 11 500 repas qui ont été donnés pour les étudiants et la soupe populaire en Île-de-France.

Le partenariat de collecte et de valorisation des biodéchets s'est poursuivi en 2022. Plus de 62 tonnes de biodéchets ont été traités. Il s'agit des déchets inévitables de production, mais également de gaspillage alimentaire de produits en fin de vie induits par les fréquentations très variables et imprévisibles des établissements de restauration.

Axe 2.3 – Promouvoir les démarches d'amélioration continue et d'écoconception

À travers sa politique RSE, le groupe RATP s'est engagé à promouvoir une démarche d'écoconception et d'écospécification de l'ensemble de ses projets (infrastructure, bâtiment, matériel roulant et systèmes d'information), en encourageant les choix de produits ou de systèmes à moindre impact environnemental, à durée de vie plus longue et plus performants économiquement.

En phase d'étude, une recherche active de solutions écologiques est réalisée, telle que l'utilisation de matériaux à faible impact, la récupération des eaux de pluie ou encore la mise en place de toitures végétalisées. Des études de types Bilan Carbone® ou analyse cycle de vie (ACV) peuvent être réalisées pour guider les choix de conception. En phase de travaux, le Groupe favorise une construction écoresponsable intégrant une démarche d'écoconception et des chantiers à faible impact environnemental.

En Île-de-France, les garages et sites de maintenance des nouvelles lignes de tramway produisent ainsi une partie de leur énergie grâce à des panneaux photovoltaïques et à des pompes à chaleur reliées à des sondes géothermiques.

En 2022, la RATP a mis en service plusieurs ateliers de maintenance de trains en Île-de-France ayant bénéficié de la mise en œuvre d'une démarche d'écoconception. À titre d'exemple, les toitures des nouveaux halls de maintenance de la ligne 6 (site d'Italie) et de la ligne 11 (site de Rosny-sous-Bois) du métro ont été végétalisées pour améliorer le confort des occupants en période estivale et favoriser le niveau d'abattement des eaux pluviales à la parcelle. Sur le nouvel atelier de maintenance des véhicules de maintenance industriels (VMI) de Massy, la technologie « panneaux solaires hybrides » a été installée pour réaliser un test en exploitation et étudier la répliquabilité de la solution.

Une feuille de route « Numérique responsable »

La feuille de route « Numérique responsable » a été validée en février 2022 par le comité de pilotage dédié. Son déploiement a été confié à la direction digital et innovation qui s'est dotée d'une ressource supplémentaire pour assurer son pilotage. Les trois principaux axes du plan d'action engagé en 2022 sont : l'intégration de critères RSE dans les achats numériques, la participation au plan de sobriété énergétique et le développement d'un e-learning de sensibilisation pour l'ensemble des collaborateurs du Groupe.

Orientation 3 de la politique RSE : affirmer notre responsabilité sociale et sociétale

Pour le groupe RATP, affirmer sa responsabilité sociale et sociétale, c'est à la fois contribuer à l'égalité des chances, favoriser le dialogue social quel que soit le contexte, agir contre l'exclusion sociale à tous les niveaux et être partenaire de projets d'intérêt collectif. C'est aussi protéger les données personnelles de ses clients et de ses salariés, et s'assurer dans toutes ses activités et dans tous les environnements de l'exemplarité de ses pratiques envers ses salariés comme envers ses fournisseurs, ses clients, ses partenaires et les territoires sur lesquels le Groupe opère.

Les politiques présentées ci-dessous permettent de répondre aux principaux risques suivants :

- **défaillance dans le dialogue avec les parties prenantes et les territoires;**
- **pratiques d'achats non responsables;**
- **manque de diversité dans le recrutement;**
- **risques professionnels;**
- **non-respect des droits humains dans les activités.**

Elles permettent également de répondre aux principes d'action de la raison d'être suivants :

- **faciliter l'accès à la ville et ses services au plus grand nombre;**
- **développer le potentiel et l'engagement de nos collaborateurs et favoriser la diversité;**
- **faire de la responsabilité sociétale un critère de choix de nos partenaires économiques.**

Axe 3.1 – Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires

Face à la croissance de la population, aux migrations urbaines et aux défis environnementaux, économiques et sociétaux qui en découlent, les acteurs du transport ont un rôle stratégique à jouer pour améliorer la qualité de vie des habitants et pour rendre la ville plus inclusive. En France, le groupe RATP contribue au travers de ses activités au développement économique et social (DES) des territoires sur lesquels il opère, et participe à la mise en œuvre des politiques publiques en faveur de l'emploi et de la lutte contre les exclusions.

FAVORISER L'INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE

L'approche du Groupe se développe autour de quatre axes complémentaires :

- 1) une politique de ressources humaines engagée en faveur de la diversité et de l'égalité des chances, notamment au travers :
 - de programmes de sensibilisation et de formation sur les enjeux de diversité et d'égalité des chances, dans toutes les filiales du Groupe. Il est à noter que l'index égalité femmes-hommes atteint pour la seconde année consécutive la note de 100 points sur 100 en 2022,
 - d'actions pour la féminisation des métiers. En 2022, 24,5% des recrutements de la RATP étaient féminins,
 - d'actions pour l'emploi des personnes en situation de handicap, 84 recrutements par la RATP en 2022,
 - d'une politique volontariste pour l'emploi des jeunes : 935 contrats en alternance ont été signés en 2022 par la RATP;
- 2) l'action de la Fondation Groupe RATP, qui favorise la mobilité sociale grâce à quatre programmes d'accès à la culture, l'éducation, l'emploi ou la transition écologique;
- 3) une politique d'achats socialement responsables;
- 4) des actions de prévention, à travers le recueil social de la RATP.

Au Maroc, fin 2021, un centre de formation pour jeunes en déscolarisation a été inauguré à Nouaceur, à quelques kilo-

mètres de Casablanca. Ce projet, porté par l'association EMA (Enfance Maghreb Avenir), est soutenu par la Fondation Groupe RATP et RATP Dev Casablanca. Véritable espace d'échange, cette école de la deuxième chance accueillera une soixantaine d'adolescents déscolarisés âgés de 15 à 20 ans. Les étudiants auront l'opportunité de passer une nouvelle fois le baccalauréat ou de s'orienter, en apprentissage, vers un métier adapté au marché de l'emploi.

En Afrique du Sud, depuis 2007, à travers la Fondation Groupe RATP, la filiale Bombela Operating Company soutient l'action solidaire de l'association sud-africaine Sizanani (ou « aidons-nous les uns les autres » en sotho), qui accompagne les enfants défavorisés du township d'Alexandra, à Johannesburg.

En 2022, à Londres, un bus RATP Dev Transit London a été transformé de manière innovante en atelier itinérant. L'initiative permettra aux jeunes, en particulier ceux des quartiers les plus défavorisés, d'explorer leurs compétences techniques. Cet atelier itinérant, connu sous le nom de « Open Chance Project », a été rendu possible grâce à une subvention de la Fondation Groupe RATP et au don du bus désaffecté par la filiale RATP Dev à Londres.

FAVORISER L'ACTION TERRITORIALE

Créateur de valeurs partagées durables entre le groupe RATP et les territoires, le DES incarne l'engagement du groupe RATP porté par sa raison d'être et sa politique RSE : agir au quotidien pour une meilleure qualité de ville et pour une ville plus durable, inclusive, et humaine.

Les agences territoriales de la RATP, véritables relais de l'entreprise dans la mise en œuvre de la politique en faveur de l'inclusion et de la mobilité, facilitent l'interaction du groupe RATP avec les territoires, et initient des partenariats en faveur de la ville intelligente et durable.

En lien avec les acteurs institutionnels et socio-économiques locaux (services publics, collectivités territoriales, structures de l'économie sociale et solidaire, acteurs associatifs), et grâce à la signature de conventions de partenariat de développement local, les agences sont des lieux ressources qui déclinent, à destination des publics des territoires, les principaux engagements sociaux et sociétaux de la RATP.

La RATP déploie ainsi, grâce à cette activité certifiée ISO 9001, un ensemble de programmes d'actions territoriales qui marque sa volonté de favoriser l'insertion des publics et de s'impliquer fortement et durablement au sein des bassins de vie qu'elle dessert :

- la participation à des forums métiers et emploi, l'organisation d'informations collectives et publiques, de visites de sites, pour présenter les métiers de la RATP et les procédures de recrutement, et l'accompagnement individuel des publics par la labellisation de candidatures;
- la pédagogie de la mobilité urbaine durable dans le cadre des Ateliers mobilité®, véritable programme d'accès à la mobilité;
- l'accompagnement de personnes éloignées de l'emploi à travers des parcours sécurisés organisés avec la Région Île-de-France, et/ou les conseils départementaux, permettant une préparation aux épreuves de recrutement sur les différents métiers.

En 2022, les référents territoriaux présents au sein des agences ont multiplié les actions à destination des publics, tout en partageant avec l'ensemble des acteurs des territoires une vision collaborative des projets à venir.

Les Ateliers mobilité® au service de la mobilité urbaine durable

La mobilité conditionne l'accès à l'emploi, à la formation et à l'espace social en général. La RATP facilite ainsi l'accès à la ville et ses services au plus grand nombre, et propose des Ateliers mobilité®, véritable formation à la mobilité urbaine.

Destinés prioritairement aux publics inscrits dans un parcours scolaire ou d'insertion professionnelle, ces ateliers sont animés par des salariés de la RATP ou par des acteurs de la société civile (Le Réseau, AGIRabcd, Face) avec lesquels l'entreprise a signé des conventions de partenariat.

D'autres populations fragilisées bénéficient également des Ateliers mobilité®, et notamment des structures évoluant dans le domaine du handicap mental (instituts médico-éducatifs, établissements et services d'aide par le travail), grâce à des formations réalisées auprès des encadrants, en partenariat avec le Centre de ressources et d'innovation mobilité handicap (Ceremh).

Ils permettent aux populations peu ou pas habituées aux réseaux de transport en commun d'acquérir les connaissances nécessaires à l'usage de ces réseaux (calculs d'itinéraires, de la durée, lecture de plans, règles du savoir-voyager, etc.) en lien avec une structure partenaire des territoires.

Le musée de l'Homme est lui aussi partenaire de la RATP et permet à des publics éloignés de la culture, qui ont déjà suivi un Atelier mobilité®, de bénéficier d'une visite libre et gratuite pour découvrir la galerie de l'Homme et les expositions temporaires.

Les Ateliers mobilité® sont l'occasion d'une relation attentionnée entre la RATP et ses clients. Une étude récente a révélé que 94 % des participants conseilleraient à d'autres personnes de suivre un Atelier mobilité® et que 68 % ont moins de crainte de prendre les transports en commun suite à un atelier. En 2022, 2 402 personnes y ont participé, soit une légère augmentation par rapport à 2021.

LES ACHATS, UN LEVIER POUR L'EMPLOI DES PUBLICS LES PLUS FRAGILES

La RATP a la conviction que ses achats peuvent contribuer aux politiques publiques en direction des personnes rencontrant des difficultés d'accès à l'emploi.

Depuis plusieurs années, la RATP s'engage à développer ses achats solidaires, un axe fort de sa politique d'achats responsables, au travers d'achats directs à des structures de l'insertion et du handicap, et de clauses d'insertion intégrées dans ses marchés.

Les achats directs à des structures de l'insertion et du handicap

La RATP s'est engagée à développer ses achats auprès des acteurs de l'insertion par l'activité économique et du secteur du handicap (Esat/EA). Par ces achats, la RATP répond à ses besoins en matière de prestations et de fournitures, soutient le tissu économique local et contribue à l'activité de ces structures qui ont aussi une mission sociale vis-à-vis des personnes rencontrant des difficultés, en leur permettant d'accéder à un emploi et en les accompagnant dans leurs démarches.

Les prestations confiées concernent notamment le blanchissage des tenues de maintenance, l'entretien des espaces verts, l'impression et la numérisation, la gestion et le recyclage de déchets, la destruction de documents, le nettoyage de bases vie sur des chantiers, le traiteur, la pose de stickers d'information voyageurs, le transport des salariés handicapés, les fournitures et prestations industrielles, le vidage/curage et la valorisation des déchets sur le siège social de la RATP, etc. Elles se sont aussi développées au travers de partenariats

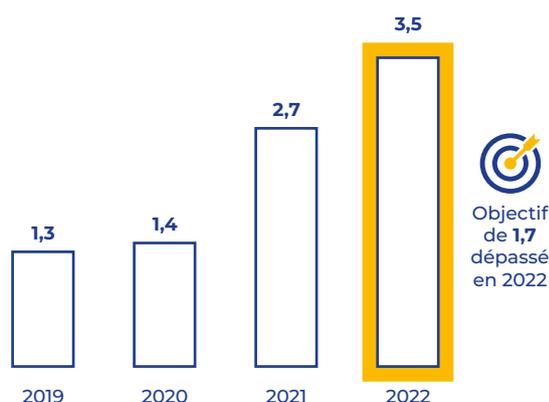
entre le secteur ordinaire et les acteurs de l'insertion et du handicap sur des prestations de *facility management* (multiservices et accueil), informatiques, logistiques, de gestion de base vie BTP, etc. La RATP continue de poursuivre leur diversification.

Sur l'année et pour l'Île-de-France seulement, les achats solidaires ont représenté 3 511 milliers d'euros, dont 2 500 milliers d'euros au secteur de l'insertion et 1 011 milliers d'euros au secteur du handicap, en progression de 30% par rapport à 2021.

Indicateur clé

Montant des achats solidaires – RATP

en millions d'euros



Des clauses contractuelles en faveur de l'insertion

Depuis 2011, près de 4,1 millions d'heures d'insertion ont été réalisées au travers des achats de la RATP, dont 362 500 heures permettant à 585 personnes de bénéficier du dispositif pour l'année 2022.

L'intégration de clauses d'insertion dans les marchés qui s'y prêtent constitue une véritable opportunité pour l'insertion professionnelle et l'accès à l'emploi en Île-de-France. Ces dernières années, la RATP s'est attachée à déployer une démarche ciblant en priorité les marchés de nettoyage et les opérations de travaux (prolongements de ligne et opérations générant plus de 10 000 heures d'insertion), qui génèrent de gros volumes d'heures d'insertion, permettant ainsi des actions ambitieuses. Pour leur mise en œuvre, la RATP s'appuie sur des facilitateurs; ils mobilisent les acteurs locaux de l'emploi, accompagnent les entreprises, leur proposent des candidats et les mettent en relation avec des structures d'insertion par l'activité économique (SIAE). La RATP s'implique aussi aux côtés des facilitateurs pour inciter les entreprises titulaires de ces marchés à favoriser l'emploi durable, la montée en compétences, la formation et la construction de parcours d'insertion.

Aujourd'hui, 100% des grands projets de travaux incluent une stratégie d'insertion.

	2019	2020	2021	2022
Nombre d'heures d'insertion réalisées (clauses et achats Insertion)				
RATP	530 000	643 500	450 000	362 500

La baisse du nombre d'heures d'insertion observée en 2022 est liée à la stratégie d'achats solidaires définie en 2018: celle-ci prévoit un recentrage du recours aux clauses d'insertion sur les marchés de nettoyage et de travaux (sur les prolongements de lignes et les grosses opérations générant plus de 10 000 heures d'insertion), au profit du développement des achats directs auprès de l'insertion et du handicap. Cette baisse résulte également de la fin de certains grands projets de prolongements de lignes (L14 au nord, L12, L4...).

Par ailleurs, la mise en œuvre de l'insertion sur l'important marché de nettoyage NET, qui a démarré en septembre 2021, était encore en déploiement en 2022.

DES PRATIQUES D'ACHAT EN FAVEUR DES PME

L'implication de la RATP sur les territoires se matérialise également par un engagement auprès des PME. La RATP a poursuivi ses efforts pour favoriser l'accès des PME à ses marchés. Elle développe le référencement de PME en utilisant les systèmes de qualification et les panels de fournisseurs. Une attention particulière est portée aux PME sur les marchés de maintenance pour le matériel roulant (métro, RER, bus), au travers d'un *sourcing* et d'un allotissement adapté. Dans le cadre de sa stratégie d'innovation, la RATP mène de nombreuses actions de soutien auprès de start-up et de PME innovantes pour faire émerger de nouvelles solutions de mobilité (véhicules autonomes, services digitaux).

Les PME représentent 62% des fournisseurs de la RATP et 15% du montant des dépenses de l'entreprise, avec une forte représentation de celles situées en Île-de-France. En 2022, 413 millions d'euros ont ainsi été versés en direction de 2 904 PME, portant ainsi le volume d'achat moyen par PME à 142 milliers d'euros (contre 146 milliers d'euros en 2021).

Très présente dans les territoires, la RATP a participé également au dispositif Destination ETI mis en place par le Pacte PME pour aider à la croissance et à la transformation des PME. L'édition 2021-2022 était consacrée aux femmes cheffes d'entreprise.

Plus largement, la RATP a accompagné et soutenu ses fournisseurs, notamment les PME, particulièrement fragilisées par la crise sanitaire. Parmi les actions mises en place dans le cadre des plans de continuité et d'adaptation des processus, on peut noter :

- la suppression des pénalités de retard lié au Covid;
- le rallongement des délais de procédure et consultation en cours pour permettre aux candidats de répondre malgré la crise;
- les négociations fournisseurs dématérialisées via Teams pour permettre la poursuite des procédures achats;
- le non-report des procédures et consultations sauf exception (non liée à la crise);
- la non-prise en compte du chiffre d'affaires/capacité financière du candidat si l'activité a été impactée par le Covid.

LUTTER CONTRE LA GRANDE EXCLUSION

La RATP, en tant qu'entreprise publique, ne peut rester indifférente à l'expression des phénomènes de grande exclusion dans ses espaces. Signataire du Pacte parisien de lutte contre l'exclusion, elle consacre environ 6 millions d'euros par an à l'aide aux personnes sans abri présentes sur son réseau. La mission de lutte contre la grande exclusion porte cet engagement, conciliant logique d'entreprise et logique « humaine », et plaçant au centre

la relation avec les personnes aidées. Le recueil social est une structure dédiée de la RATP créée en 1994, composée d'une soixantaine d'agents volontaires et formés. Sa mission principale consiste à aller au contact quotidien des personnes sans abri présentes dans ses espaces et à les orienter, si elles le souhaitent, vers des structures d'accueil de jour et/ou des structures d'hébergement d'urgence.

D'autres projets ont été mis en place en 2020 et 2021 : l'ouverture d'une halte soins portée par l'association Aurore, des maraudes sanitaires avec l'équipe mobile d'évaluation et d'orientation sanitaire (Emeos) du Samu social de Paris et, enfin, une extension des horaires couplée à un renfort sanitaire dans un quatrième espace solidarité insertion (ESI), porté par l'association Aurore. L'ensemble de ces projets et collaborations a permis d'améliorer la prise en charge des personnes les plus démunies. Les premiers bilans effectués en 2022 illustrent l'utilité de ces dispositifs pour aider ces personnes et ainsi contribuer à la résorption des implantations sur le réseau RATP.

Indicateur clé

	2020	2021	2022
Nombre moyen de personnes sans abri sur le réseau lors de la fermeture des stations			
RATP	159	146	138

L'activité du recueil social avait été fortement affectée en 2020 et 2021, en raison de l'épidémie de Covid-19 : certaines structures d'hébergement, habituées à fonctionner à la nuitée, avaient alors pris la décision d'accueillir les personnes sans abri sur une longue durée, et donc avec une moindre rotation. Si, de ce fait, les possibilités d'orientation par le recueil social ont été particulièrement réduites, le nombre des personnes sans possibilité de prise en charge lors de la fermeture des stations avait, dans le même temps, significativement diminué. Au cours de l'année 2022, les structures d'hébergement sont progressivement revenues à leurs modalités de fonctionnement d'avant crise. Ainsi, les centres d'hébergement ouverts à titre exceptionnel pendant la crise sanitaire ont été amenés à fermer leurs portes en 2022, limitant d'autant les possibilités pour les personnes aidées de pouvoir dormir à l'abri. Pour autant, sur l'année 2022 prise dans son ensemble, cette tendance apparue au second semestre ne se traduit pas par une augmentation du nombre de personnes sans abri sur le réseau lors de la fermeture des stations, lequel continue à se situer dans la tendance baissière amorcée pendant la crise.

UNE FONDATION AU SERVICE DES TERRITOIRES

La Fondation Groupe RATP fait vivre les valeurs d'engagement au sein du Groupe et encourage les initiatives responsables et durables grâce à quatre programmes : accès à la culture, à l'éducation, à l'emploi et à la transition écologique. Elle soutient des projets d'intérêt général au cœur des territoires d'implantation du Groupe. Elle contribue à renforcer les liens de l'entreprise avec son environnement à travers ses partenariats avec divers acteurs associatifs, culturels ou institutionnels. En outre, elle promeut l'engagement solidaire des collaborateurs du Groupe, en soutenant des projets dans lesquels ils sont personnellement impliqués.

La Fondation propose également aux collaborateurs différents dispositifs d'engagement (missions bénévoles, opérations solidaires, arrondi sur salaire) et de participation à son fonctionnement (comité de sélection des projets et mentorat d'étudiant).

La Fondation accorde une attention particulière aux enjeux de la transformation digitale et de l'égalité femmes-hommes, présents respectivement dans 29% et 18% des 75 projets validés en 2022 (4 projets pluriannuels ont été validés précédemment). À noter également, 34% de nouveaux projets cette année.

La Fondation Groupe RATP articule sa démarche autour de quatre programmes thématiques



Accès à l'emploi :
20 projets
246 160 €



Accès à l'éducation :
19 projets
209 330 €



Transition écologique :
20 projets
201 000 €



Accès à la culture :
20 projets
173 907 €

13 des 79 projets ont été proposés à la Fondation par des collaborateurs personnellement impliqués. Ils ont fait l'objet d'un soutien de 75 837 euros.

Parallèlement, grâce à l'évolution de ses statuts, la Fondation a pu soutenir les actions d'aide au peuple ukrainien du Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés et de la Fondation de France, à travers deux dons de 25 000 euros chacun.

Au total, 880 337 euros de subventions ont été accordés par la Fondation Groupe RATP en 2022.

Ouvrir la culture à tous

Le programme Accès à la culture soutient les initiatives qui mettent en contact avec la vie culturelle des personnes qui n'y ont pas accès, et des actions de pédagogie culturelle qui favorisent le lien social et l'insertion, en stimulant la créativité et la confiance en soi. Elle accompagne aussi bien des associations du secteur culturel qui agissent localement, que des institutions reconnues dans le cadre de leurs missions d'intérêt général à destination de bénéficiaires du champ social.

Le projet « Un tremplin pour l'avenir » de l'association Des jeunes et des lettres donne un fonds culturel solide à des lycéens issus de milieux modestes peu ouverts à la culture, afin de leur permettre d'accéder à tous les champs d'études.

L'Opéra-Comique favorise la mixité sociale de son chœur de jeunes « la Maîtrise populaire », en organisant une tournée d'audition annuelle dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), pour permettre à des élèves issus d'établissements identifiés REP et REP+ de rejoindre ses effectifs. Cette action favorise le développement personnel, la confiance en soi et la réussite académique de jeunes issus des quartiers difficiles (100% de réussite au bac depuis sa création).

Mettre la réussite à la portée de tous les jeunes

Le programme Accès à l'éducation de la Fondation Groupe RATP vise à favoriser la réussite de tous à travers deux volets. Le dispositif « Trajets d'avenir » constitue le premier volet et contribue par exemple à la mixité sociale dans les parcours d'excellence, avec 60 étudiants de formations variées accompagnés par 60 mentors du Groupe, et pour certains bénéficiaires de bourses attribuées par la Fondation.

Le second volet soutient des projets associatifs. Ainsi, l'association Le Plus Petit Cirque du monde propose un projet expérimental sur trois ans qui vise à redonner une place à la jeunesse pour qu'elle devienne actrice de l'évolution de son environnement. Avec le projet « Le Lycée de demain », l'association initie et forme les jeunes aux notions d'architecture, de territoire, de construction et de développement durable pour contribuer à « une meilleure qualité de ville ».

L'association Camplus, incubateur de réussite éducative, propose de son côté des séjours éducatifs pendant les vacances scolaires, encadrés par des mentors étudiants et des jeunes actifs aux parcours de réussite variés. Ces échanges intragénérationnels permettent à des élèves REP et REP+, de la 4^e à la terminale, de développer de nouvelles compétences et d'élargir leurs perspectives d'orientation.

Permettre à chacun de trouver sa voie vers l'emploi

Le programme Accès à l'emploi soutient des projets en faveur de l'insertion professionnelle et de la création d'emplois. Ils visent à mettre en œuvre des solutions pérennes dans tous les domaines d'activité (formation, accompagnement individuel et collectif, création d'entreprise) et plus spécifiquement les initiatives locales qui proposent des solutions innovantes, associant impact social, sociétal et environnemental.

« Mobil'Emploi », projet porté par l'association Ares, premier groupe d'insertion par l'activité économique en Île-de-France, accompagne 1 000 bénéficiaires dits « invisibles » dans un parcours d'insertion individualisé, partant de l'analyse du besoin de chaque bénéficiaire afin de l'orienter vers un parcours adapté, suivi d'un accompagnement personnalisé par trois coachs sur les volets social, formation, emploi. Chaque bénéficiaire est suivi pendant six mois à l'issue de sa prise de poste.

La Fondation a renouvelé son soutien à l'association La Cravate solidaire pour une durée de quatre ans afin de donner de la visibilité au programme d'actions de l'association, notamment dans la perspective de l'organisation des JOP 2024. Le projet soutenu, « les ateliers Coup de pouce », accompagne les demandeurs d'emploi avec une préparation à l'entretien d'embauche, un coaching en image, le don d'une tenue et la prise d'une photo pour le CV. Une innovation est proposée en 2022 sur le territoire de Plaine Commune avec La Cravate solidaire mobile, qui permet d'aller sur le terrain avec un camion aménagé, au plus près des candidats des QPV et des recruteurs potentiels. Un atelier a ainsi pu se dérouler au centre bus d'Aubervilliers.

Encourager les initiatives écoresponsables et durables

Le programme Transition écologique encourage les comportements écoresponsables, accompagne des interventions de sensibilisation et des initiatives concrètes dans le domaine du développement durable. Depuis 2022, ce programme est recentré sur deux axes principaux, plus en lien avec les priorités du groupe RATP dans ce domaine.

Le premier axe, « Accompagner les changements du cadre de vie en ville », se concentre sur les actions visant à avoir un impact positif sur le climat, en ciblant notamment les projets liés à l'agriculture urbaine.

Ainsi, la Fondation a validé son soutien pour une durée de trois ans au projet de l'association Engrainage, avec la création d'une forêt comestible (plantations en pleine terre et en milieu urbain dense de racines, de plantes, d'arbustes, d'arbres comestibles) sur la commune de Saint-Denis. Cet aménagement permettra aux bénéficiaires d'être sensibilisés et initiés à la production agricole en ville.

Le second axe, « Accompagner les changements de comportement », vise à soutenir des projets encourageant l'appropriation des mobilités durables et des projets développant une démarche d'économie circulaire.

Le premier appel à projets externe de la Fondation lancé cette année visait à « promouvoir une mobilité urbaine décarbonée », à travers l'accompagnement des changements de comportement et des nouvelles pratiques en termes d'usage, d'inclusion, d'économie circulaire appliqués notamment aux mobilités actives et favorisant la complémentarité avec les transports publics. La Fondation tire un bilan très positif de ce premier appel à projets avec 31 dossiers déposés et 4 projets lauréats. Il a permis de découvrir de nombreuses initiatives remarquables ainsi que des projets pertinents pour répondre aux enjeux de la mobilité urbaine décarbonée.

Parmi les lauréats, le projet « En s'ELLE(S)! Le vélo pour toutes », de l'association Cycl'Avenir, accompagne des femmes en situation de précarité dans leur inclusion sociale et leur insertion professionnelle, à travers un programme d'apprentissage, de pratique et de maîtrise du vélo en milieu urbain, à Paris et dans plusieurs villes d'Île-de-France.

Conforter l'engagement associatif des collaborateurs

La Fondation a pour mission de favoriser et de faciliter l'engagement des collaborateurs du Groupe. Cela passe notamment par le soutien apporté aux projets associatifs dans lesquels les collaborateurs du Groupe sont personnellement impliqués.

Ainsi, Irène Klobcar, de la business unit MTS et fondatrice de l'association Les Artisanes, accompagne des femmes et des jeunes pour contribuer à leur insertion ou réinsertion sociale et professionnelle. Elle intervient par le biais de la sensibilisation aux métiers du bâtiment orientés sur l'écotransition, le recyclage de mobilier, le bricolage, et à travers des ateliers d'aide à l'emploi, ou encore la réalisation de projets de réhabilitation liés à la transition écologique.

Cette année, la Fondation a lancé son premier appel à projets auprès des collaborateurs engagés. Démarche pilote sur les territoires d'Île-de-France, sept projets ont été retenus (quatre pour l'accès à la culture, un pour l'accès à l'éducation et deux pour l'accès à l'emploi) par un comité de sélection associant collaborateurs engagés et membres du conseil d'administration de la Fondation, pour un montant total de subvention de près de 25 000 euros.

Programme	2019	2020	2021	2022
Nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets de la Fondation Groupe RATP	80 885	259 270	210 000	209 000

En 2022, nous avons souhaité avoir une approche plus précise des bénéficiaires des projets de la Fondation à travers la distinction des bénéficiaires directs : 94 000, et indirects : 115 000.

Par ailleurs, nous avons mené une analyse des bilans du programme 2021, dont les projets ont été menés en partie sur l'année 2022. Il en ressort que les projets ont finalement touché 193 000 bénéficiaires, dont 122 000 bénéficiaires directs.

Axe 3.2 – Favoriser un management stimulant l'engagement des salariés

En complément des informations traitées dans cette partie, l'ensemble des données sociales est disponible dans le bilan social de la RATP publié sur le site Internet. S'appuyant sur les femmes et les hommes qui le composent, le groupe RATP favorise sa performance et son développement, en renforçant un cadre de travail plus stimulant, plus sûr, et en soutenant l'épanouissement professionnel de tous les collaborateurs, tout en garantissant les compétences nécessaires à son développement. La ligne managériale est un acteur clé de l'engagement des salariés.

OPTIMISER LA GESTION DES COMPÉTENCES

Atout majeur de performance et de différenciation, la formation constitue un levier stratégique au service du développement des compétences des collaborateurs. En investissant fortement dans la formation, la RATP conduit sa transformation en s'appuyant sur les compétences de ses salariés et réaffirme ainsi la force de cet actif fondamental.

En déclinaison des ambitions stratégiques et de la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC), la politique de formation traduit la vision stratégique en compétences à acquérir, à pérenniser ou à développer, et agit à deux niveaux : la transformation effective des métiers et les besoins opérationnels en compétences managériales.

L'année 2022 se caractérise par des marqueurs forts de transformation du groupe RATP : la préparation à la mise en œuvre d'un nouveau modèle de gouvernance, le déploiement d'un nouveau modèle de pilotage financier et une nouvelle politique de rémunération de l'encadrement. Autant de projets accompagnés par l'appareil formatif d'entreprise et soutenus par une offre de contenus adaptée ayant rencontré un grand succès auprès des salariés (conduite du changement, motivation et engagement des équipes, acculturation à la finance, communication managériale, etc.).

Ce contexte de profonde mutation a également conduit la RATP à questionner la performance globale et l'adaptabilité de son organisation interne de la formation. Reposant sur une approche systémique, et forte des contributions de tous les acteurs de l'écosystème formation, le projet de transformation de la formation vise à répondre à deux enjeux : l'amélioration de l'expérience collaborateur et l'amélioration de l'efficacité globale de l'investissement formation. Ils s'appuient sur quatre leviers : la lisibilité de l'offre de formation, le modèle d'affaires, les processus SI et la simplification de l'organisation. Les premiers livrables ont notamment permis en 2022 de déployer un outil d'envoi automatique d'invitations en formation, un outil de pilotage des financements et une proposition d'homogénéisation des processus de gestion de la formation.

L'année 2022 a surtout été marquée par de très forts enjeux en matière de recrutements sur les métiers d'appels de la RATP (exploitation et maintenance). Ces derniers ont donné lieu à un accompagnement important par la formation, tant sur les formations initiales que par la voie de l'alternance, occasionnant ainsi une adaptation permanente des plans de formation.

Enfin, en déclinaison de son programme d'excellence managériale, et convaincue que l'accompagnement des transformations et l'engagement des salariés reposent essentiellement sur un accompagnement soutenu du corps managérial, la RATP a continué de déployer quatre dispositifs phares (parcours CLE, IMPACT, SMART, Université de la transformation) qui visent à développer les compétences autour du référentiel de management CLE (coach, leader, entrepreneur),

à développer les potentiels et à révéler les talents, à accompagner les talents à une prise de poste à forte responsabilité et à développer un socle commun de compétences de conduite du changement.

96%

du plan de formation réalisé dans un contexte de forte tension sur la production

935

contrats d'alternance en 2022 (RATP), soit un taux d'alternants de **3,76%** dans l'effectif

5,64%

de la masse salariale consacrée à former les salariés

ATTIRER ET RETENIR LES TALENTS

La performance de la RATP repose notamment sur sa capacité à maintenir et à développer son vivier de talents en France et à l'international. Les nouvelles technologies contribuent à faire émerger une nouvelle concurrence, de nouveaux métiers et donc de nouvelles compétences. Dans ce contexte, attirer et fidéliser les talents sont des enjeux essentiels pour permettre au Groupe de rester compétitif.

Dans ce cadre, le groupe RATP déploie sa promesse employeur (« L'intérêt général guide notre engagement, il offre du sens à nos métiers, soude les équipes et les transporte dans leurs carrières ») sur les réseaux sociaux depuis le mois d'octobre 2022, et ce, pendant six mois. La marque employeur constitue un levier majeur d'attractivité du Groupe, particulièrement dans un contexte de fortes tensions sur le marché du travail : cela permet de mettre en lumière sa culture d'entreprise, de le faire davantage connaître par les candidats ciblés et de susciter chez eux l'envie de rejoindre le Groupe.

Le Groupe poursuit son programme « Ambassadeurs » dont le réseau, à parité femmes-hommes, comporte près de 90 salariés volontaires qui font découvrir ses métiers auprès des étudiants des grandes écoles partenaires (visites des sites RATP et actions telles que des tables rondes, conférences...) et sur les réseaux sociaux via la plateforme « employee advocacy sociable ». Celle-ci a pour mission d'aider les entreprises à établir des liens authentiques et durables avec et entre leurs employés.

La RATP participe également à de nombreux événements en présentiel ou sous format digital (forums écoles, salon emploi, *jobdating*...) et développe des partenariats ciblés.

Preuve de l'efficacité de ce dispositif, 47% des ingénieurs recrutés sont des jeunes de moins de 30 ans issus des écoles cibles du Groupe.

Par ailleurs, le très ambitieux plan de recrutement des conducteurs de bus en 2022 en région parisienne a pu être réalisé dans des temps records.

L'un des principaux recruteurs en Île-de-France :

4 511

embauches en Île-de-France par la RATP en 2022

8 317

embauches pour la RATP, RATP Solutions Ville et RATP Dev

FAIRE DE LA DIVERSITÉ UN FACTEUR DE RÉUSSITE

Consciente que la diversité est un facteur de performance, la RATP en fait l'un des fondements de sa politique de ressources humaines. En effet, la diversité des systèmes de représentation au sein du groupe RATP améliore les processus de décision et la créativité dans les organisations. La diversité témoigne également de l'ouverture de l'entreprise sur les territoires dans lesquels elle s'insère.

Initié en 2017, le programme « RATP au féminin » est l'un des vecteurs de l'engagement collectif visant à faire progresser la mixité au sein des organisations du groupe RATP.

ASSURER L'ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE ET SALARIALE ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES

L'équité de traitement entre les femmes et les hommes est un principe fondamental de la politique de ressources humaines de la RATP. Pour ce faire, l'entreprise dispose d'un accord déclinant des mesures garantissant l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. Ces engagements ont permis à la RATP d'atteindre le score de 100 % à l'index égalité professionnelle publié en mars 2023.

L'année 2022 a été marquée également par la publication des indicateurs de la loi Rixain qui instaure une obligation de représentation pour les femmes et les hommes. À partir du 1^{er} mars 2026, les entreprises devront atteindre un objectif d'au moins 30 % de femmes et d'hommes cadres dirigeants, et d'au moins 30 % de femmes et d'hommes membres d'instances dirigeantes. Cet objectif sera de 40 % à partir du 1^{er} mars 2029. La RATP dépasse à nouveau en 2022 ces deux objectifs de représentativité :

- le Comex RATP compte six femmes et cinq hommes, soit 55 % de femmes et 45 % d'hommes sur 2022;
- les cadres dirigeants comptent 37 % de femmes et 63 % d'hommes sur la même période.

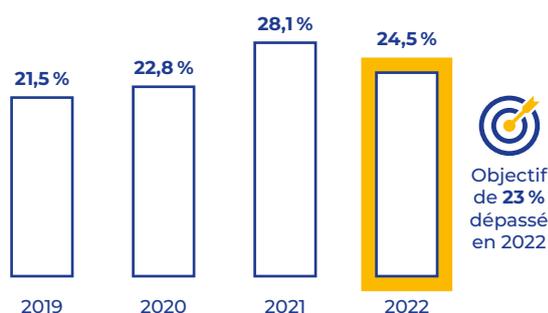
L'axe fort reste la promotion de la féminisation de certains métiers (conduite, sécurité) ainsi que la féminisation des comités de direction.

Le taux de féminisation dans l'effectif total de la RATP est en légère hausse et atteint 21,2 % en 2022 (21 % en 2021).

Sur les fonctions d'encadrement, le taux de féminisation est en augmentation depuis six ans et atteint 28,8 %, notamment grâce à la féminisation des recrutements.

Indicateurs clés

Taux de féminisation du recrutement RATP



En 2022, à la RATP, le taux de féminisation du recrutement est en baisse. En effet, 2021 était une année exceptionnelle, car impactée par l'arrêt des recrutements des machinistes-receveurs en CDI, expliquant ainsi la forte hausse de ce taux. L'année 2022, marquée par la reprise du recrutement des machinistes-receveurs en CDI, présente un niveau de féminisation du recrutement plus habituel.

La diversification des actions de *sourcing* pour favoriser la féminisation se poursuit. Dans le cadre du partenariat avec l'association Elle bougent, la RATP a participé à la Smart City Week et à la Semaine de l'industrie, pour renforcer l'attractivité des métiers techniques et d'ingénierie auprès des jeunes filles et ainsi susciter des vocations. L'entreprise a aussi participé au forum Réseaux & carrières au féminin, au forum Seekube Femmes ingénieures ainsi qu'à une rencontre autour des métiers du transport avec les associations Rêv'Elles et Femmes en mouvement. Pour attirer plus de talents féminins vers les métiers encore stéréotypés, la RATP a également organisé trois découvertes métiers immersives dans les coulisses de la conduite bus, de la conduite métro et de la sûreté.

Chez RATP Dev, le taux de féminisation chez les cadres de direction s'établit à 29,7 % en 2022, en baisse par rapport à 2021 (34,2 %). Cette baisse est liée d'une part au transfert à RATP Cap Île-de-France des filiales Optile, qui étaient plus féminisées, et d'autre part à l'intégration dans le périmètre de reporting des filiales de Toscane et du Caire.

Le taux de féminisation des cadres de direction de RATP Solutions Ville est de 47,3 %.

Tous les résultats figurent dans le tableau des indicateurs à la fin de la DPEF.

L'EMPLOI ET L'INSERTION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

La RATP s'engage à poursuivre la mise en œuvre des mesures d'insertion et de maintien dans l'emploi permettant aux personnes en situation de handicap d'accéder à un emploi ou de le conserver, et à développer des actions de sensibilisation de l'environnement professionnel à la thématique du handicap au travail, afin de développer une culture de l'inclusion.

- La RATP a participé à huit forums handicap et à quatre animations spécifiques en 2022. Elle poursuit également son partenariat avec l'Agefiph et avec la plateforme Meteojob.
- La RATP diffuse ses offres d'emploi à ses partenaires Cap emploi, Pôle emploi et les missions locales.

FAVORISER UN DIALOGUE SOCIAL HARMONISÉ ET DE PROXIMITÉ

Prévenir les conflits sociaux

La qualité du dialogue social à la RATP fait l'objet d'un accord collectif spécifique depuis 1996, témoignage de l'attachement de la RATP comme de ses organisations syndicales à cette composante indispensable d'un service public de qualité.

Autrefois circonscrit au droit syndical, l'accord s'est enrichi en 2018 d'une partie sur les comités sociaux et économiques (CSE) à la suite de la réforme des instances représentatives du personnel. Dans un contexte d'évolution significative d'organisation de l'entreprise et du Groupe, la direction et les organisations syndicales représentatives ont signé en 2021 et 2022 des avenants afin d'assurer la cohérence entre la structure de l'entreprise et l'organisation du dialogue social au sein de cette dernière. Les moyens

accordés dans ce cadre constituent un investissement contribuant au bon fonctionnement et à la continuité du service ainsi qu'à la préparation des projets de changements majeurs.

Le dispositif d'alarme sociale continue à jouer son rôle : en 2022, moins de 4% des alarmes déposées par les organisations syndicales ont été suivies d'un préavis de grève.

Indicateur clé

	2019	2020	2021	2022
Taux de conflictualité ⁽¹⁾				
RATP	4,42	2,78	0,70	2,34

(1) Nombre moyen de jours de grève par salarié par an.

Après une année 2020 marquée par la réforme des retraites et une année 2021 par le Covid, le taux de conflictualité a augmenté en 2022, dans un contexte de revendications salariales liées à l'accélération de l'inflation d'une part, et en lien avec les enjeux très importants de la négociation du temps de travail du réseau de surface d'autre part, finalement favorablement conclue le 6 janvier 2023.

Harmoniser le dialogue social au sein du Groupe

Après la mise en place d'un comité de groupe RATP France en 2012, un comité d'entreprise européen RATP a été créé en 2017. Lieu d'information, d'échanges et de consultations sur la situation et la stratégie du Groupe, cette instance vise à encourager le dialogue social à l'échelle du Groupe dans un contexte de développement dépassant son périmètre d'activité historique, avec le développement de filiales intervenant sur de nombreux marchés à l'étranger.

Une nouvelle mandature a été mise en place en 2022 pour le comité de groupe RATP France, prenant notamment en considération les dernières élections professionnelles de la RATP de novembre 2021.

Anticiper l'ouverture à la concurrence

Les appels d'offres en cours sur le réseau historique de bus de la RATP

Depuis la sortie de l'avis de concession de la première délégation de service public (DSP 9) relative au périmètre bus historique de la RATP le 10 novembre 2021, Île-de-France Mobilités a poursuivi la publication des appels d'offres portant sur la mise en concurrence de l'exploitation des lignes de bus.

Au total, neuf lots portant sur le réseau bus historique exploité par la RATP font actuellement l'objet d'une procédure de mise en concurrence par Île-de-France Mobilités.

L'entreprise a mis en place différents moyens de communication pour informer l'ensemble des salariés concernés par ces appels d'offres, ainsi que les représentants du personnel.

Au total, ce sont plus de 50 000 courriers d'information accompagnés de livrets et de flyers qui ont été adressés aux salariés et aux représentants du personnel, suite à la publication de ces neuf avis de mise en concurrence.

L'entreprise a également décidé de mettre en place un dispositif d'information pérenne bénéficiant à l'ensemble des salariés, en créant dans son intranet un espace dédié à l'ouverture à la concurrence et à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Cet espace comporte notamment des informations détaillées sur les conditions de transfert des salariés ainsi que les garanties prévues.

Par ailleurs, afin de maintenir et de maîtriser le dialogue social, l'entreprise a organisé, en 2022, quatre journées d'information sur l'ouverture à la concurrence avec les organisations syndicales.

Seize accords conclus en 2022

Enfin, les premiers éléments d'un « contrat social » de Groupe en région parisienne ont été posés : mise en œuvre de la charte de mobilité des cadres dans le Groupe pour fluidifier les parcours professionnels, extension des solutions de logements pour les salariés des filiales de la région parisienne, extension du périmètre d'intervention des équipes d'assistance sociale, etc.

PRÉVENIR LES RISQUES PROFESSIONNELS ET FAVORISER LA SANTÉ DES COLLABORATEURS DU GROUPE RATP

Dans le contexte de crise sanitaire qui se poursuit, le groupe RATP maintient la mise en œuvre de toutes les dispositions le concernant en tant qu'opérateur de transport public urbain, pour assurer la continuité de service tout en garantissant le niveau requis de protection de ses salariés et voyageurs.

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

Le programme d'actions transversal pluriannuel de la démarche santé et sécurité au travail a été poursuivi en 2022 pour intégrer la prévention des risques professionnels aux pratiques métiers et promouvoir une organisation professionnalisante et apprenante pour tous les collaborateurs. Ce programme est priorisé au regard des risques prégnants du Groupe en matière de risques professionnels et a été enrichi, eu égard au contexte de transformation, pour répondre aux enjeux de qualité de vie au travail.

Acculturation des managers et des salariés à la prévention des risques professionnels et l'amélioration des conditions de travail

Dans le cadre du programme d'excellence managériale, la prévention des risques professionnels et l'amélioration des conditions de travail ont été intégrées au nouveau référentiel managérial CLE (coach, leader, entrepreneur).

Pour accompagner le déploiement de ce référentiel, en complément du programme initié en 2019, un socle commun de formations et un parcours de formations à la carte, à destination de tous les profils managériaux, sont construits puis déployés afin de renforcer les fondamentaux et fournir les outils clés nécessaires pour faire de tous les managers des coachs au service de la santé, de la sécurité et du bien-être au travail.

Une démarche d'accompagnement managérial a été initiée dans l'unité Voie de RATP Infrastructures avant d'être étendue à l'ensemble de la business unit. Elle a d'ores et déjà permis de mesurer tous les écarts avec les bonnes pratiques, de professionnaliser l'analyse des causes d'accidents, de former la ligne managériale à la correction des anomalies et à l'animation quotidienne des équipes sur la santé et la sécurité au travail. Cette démarche est aussi déployée dans la business unit de la Sûreté. Les résultats sont là, avec une réduction significative de la fréquence des accidents du travail et du nombre de jours d'arrêts de travail dans l'unité Voie du gestionnaire d'infrastructure. Dans la business unit de la Sûreté aussi, on constate une baisse du nombre de jours d'arrêts de travail.

Vis-à-vis de l'ensemble des salariés, un portail digital est déployé sur la base des besoins exprimés par les salariés et offre l'accès à l'ensemble des informations requises pour comprendre comment s'intègrent la santé et la sécurité dans leur quotidien de travail, et quels sont les moyens (outils métier, contacts utiles...) à leur disposition pour agir et être accompagnés.

Développement de la filière prévention des risques et protection de la santé

L'acculturation des managers et salariés à la prévention des risques professionnels nécessite un accompagnement par des membres de la filière prévention au meilleur niveau. Pour contribuer à

l'excellence de la filière, un parcours d'intégration et de formation initiale et continue à destination de la filière prévention est élaboré, afin de garantir l'atteinte du niveau de compétences attendu au regard des enjeux de l'entreprise en matière de santé, sécurité et qualité de vie au travail.

Un portail digital dédié aux membres de la filière prévention est déployé afin de contribuer au développement d'une véritable communauté métier et de mettre à disposition de chacun des membres les standards et outils de prévention d'entreprise, de partager les résultats obtenus, de mettre en lumière et de promouvoir les initiatives locales et ainsi faciliter le partage des bonnes pratiques.

Indicateurs clés

	2019	2020	2021	2022	Objectif 2022 (par rapport à 2015)	Résultat 2022 (par rapport à 2015)
Taux de fréquence des accidents du travail						
RATP	26,89	26,03	32,95	35,28	- 40 %	- 14 %
Taux de gravité des accidents du travail						
RATP	2,31	3,27	3,60	4,79	- 10 %	+ 77 %
Nombre de salariés en situation d'inaptitude définitive et en instance de reclassement						
RATP	265	193	129	175	/2	- 47 %

Au sein de la RATP, le taux de fréquence a connu une baisse constante et marquée de - 36 % en cinq ans, passant de 40,90 en 2015 à 26,03 en 2020. Depuis 2021 s'est amorcée une recrudescence des accidents du travail avec arrêt, tendance qui s'est accentuée en 2022. Les principaux motifs de déclarations d'accidents du travail restent les agressions, pour lesquelles un plan d'action de prévention et de réduction se poursuit, avec un portage au plus haut niveau de l'entreprise. Des ateliers d'échanges entre pairs sur les pratiques professionnelles pour les machinistes receveurs et les agents de contrôle, ainsi que des formations renforcées sur les postures professionnelles pour les salariés en contact avec le public, sont ainsi proposés.

Le taux de gravité, après une dynamique positive amorcée en 2019, se trouve toujours impacté par la crise sanitaire avec un décalage des retours au travail.

Cette inversion de tendance s'inscrit dans un contexte social et sociétal complexe qui se traduit par une hausse de l'absentéisme toutes causes confondues.

Une feuille de route dédiée à la réduction de l'accidentologie a été lancée en 2022. Quatre leviers sont activés :

- l'intégration d'objectifs partagés à tous les niveaux de la ligne managériale;
- l'accélération des démarches de coaching managérial pour pérenniser la culture sécurité de l'entreprise;
- l'amélioration de l'ancrage dans les pratiques métiers des dispositifs de prévention et de gestion des accidents et incidents;
- l'accélération des dispositifs d'accompagnement au retour à l'emploi (mise en place des rendez-vous de liaison et des cellules de prévention de la désinsertion professionnelle, ateliers d'accompagnement suite à agression pour retrouver l'aptitude à la relation clientèle).

De nets progrès sont à noter en matière d'inaptitude définitive, avec un recul en sept ans de plus de 47 % à fin décembre 2022 du

nombre de salariés dans cette situation. Les actions de prévention en matière d'ergonomie des postes de travail, y compris dès la phase amont des projets, et les dispositifs d'accompagnement au retour à l'emploi contribuent à cette tendance positive.

Sécuriser les salariés à l'étranger

La priorité du groupe RATP est de garantir à tous les salariés un haut niveau de sûreté/sécurité lors des déplacements professionnels et des séjours à l'étranger. La mission sûreté à l'international, au sein du secrétariat et de la direction générale Groupe, conduit une politique de prévention des risques sanitaires et sécuritaires, en coopération avec le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE), le Centre interentreprises de l'expatriation (Cindex), les médecins référents de la RATP, les assureurs et des prestataires spécialisés. Des procédures et des outils sont mis en œuvre pour que chaque salarié puisse préparer son voyage et son séjour dans les meilleures conditions : cartographie mensuelle des risques pays, guide sûreté, formations e-learning selon les niveaux de risque, application mobile, hotline sécuritaire et sanitaire, géolocalisation selon des critères choisis par le salarié.

Les risques professionnels sont détaillés dans la partie « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

Axe 3.3 – S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur

Pour le groupe RATP, il est essentiel que tous ses collaborateurs agissent selon des valeurs communes. L'éthique, socle de nos actions et de nos comportements au service de nos clients, est l'une des conditions essentielles de la performance de l'entreprise.

DÉPLOIEMENT DU CODE ÉTHIQUE PAR UNE DÉLÉGATION GÉNÉRALE À L'ÉTHIQUE ET À LA CONFORMITÉ RENFORCÉE

Pour répondre aux nouvelles exigences de la loi Sapin II, le code éthique adopté en 2011 a été révisé et diffusé à partir de janvier 2019, accompagné d'un plan d'appropriation. Cette phase d'appropriation s'est poursuivie tout au long de l'année 2022, grâce au développement de l'action et de la visibilité de la délégation générale à l'éthique et à la conformité (DGEC), disposant de moyens renforcés et d'un périmètre élargi à l'ensemble des discriminations.

La RATP a ainsi choisi de se doter d'un référentiel commun pour réaffirmer ses valeurs de laïcité, de neutralité et de non-discrimination et de soutenir les managers confrontés à des difficultés connues mais parfois insuffisamment partagées. Des actions de sensibilisation en interne et des évaluations des avancées sont intégrées au plan « Travailler ensemble à la RATP ».

Le groupe RATP a par ailleurs mis à la disposition de ses collaborateurs un dispositif d'alerte depuis 2011, destiné à recueillir des signalements relatifs à l'existence de conduites, situations ou actes contraires à la loi ou aux valeurs du Groupe rappelées dans le code éthique. Les alertes peuvent notamment porter sur l'un des domaines suivants : financier, comptable ou bancaire, lutte contre les discriminations et le harcèlement au travail, pratiques anticoncurrentielles, santé publique ou encore protection de l'environnement. En 2022, 43 alertes et signalements ont été recueillis via ce dispositif à l'échelle du Groupe (contre 30 en 2021).

DISCRIMINATIONS EN RAISON DU GENRE OU DE L'ORIENTATION SEXUELLE

Le groupe RATP réaffirme sa doctrine de tolérance zéro à l'égard de ce type de comportements. En 2022, le « Mois du mieux travailler ensemble » a eu pour thème principal la lutte contre les violences sexuelles et sexistes. Sous l'impulsion de la référente Groupe nommée en 2019, des actions de sensibilisation ont été relancées (ateliers d'écoute et de libération de la parole, campagne de communication interne, webinaires) avec notamment l'organisation d'une conférence sur le thème de l'emprise dans le monde du travail. S'agissant des droits des personnes LGBTQIA+, un réseau professionnel intitulé « Pride RATP » a été lancé le 1^{er} décembre 2022 avec pour objectif de renforcer l'inclusion et de lutter contre les préjugés en raison de l'orientation sexuelle.

En matière de prévention dans la lutte contre les agissements sexistes et les violences sexuelles, la RATP a mis en place depuis de nombreuses années plusieurs mesures à différents niveaux de l'entreprise, à la fois pour condamner les agissements sexistes et venir en aide aux salariés qui en seraient victimes (dispositif d'accompagnement psychologique en 2000, dispositif de demande d'attention en 2006, création d'une plateforme de conseil et d'appui en 2012, médiation interne, etc.). Tout signalement est analysé avec la plus grande attention et les sanctions sont prononcées dans un esprit de fermeté et d'exemplarité.

L'ensemble de ces mesures et plans d'action sont décrits dans le plan de vigilance pages 91 et 92 de ce rapport.

RESPECT DU PRINCIPE DE LAÏCITÉ ET DE LA NEUTRALITÉ RELIGIEUSE

Dans le prolongement de la loi du 24 août 2021 confortant le respect des principes de la République, la DGEC a procédé à une actualisation des documents d'information et de sensibilisation des agents (livret/guide pratique et guide aux managers), et a organisé des conférences de haut niveau afin de renforcer l'appropriation de ces obligations ainsi que le niveau de vigilance collectif. À cet effet, le délégué général à l'éthique et à la conformité a été officiellement désigné « référent laïcité », conformément aux obligations légales.

ÉVASION FISCALE

Le groupe RATP s'est toujours engagé à conduire ses activités dans le plus strict respect de l'éthique des affaires. Le Code éthique du groupe RATP s'inscrit dans la continuité des engagements pris par la RATP, qui a adhéré en 2003 au Pacte mondial des Nations unies et s'est ainsi engagée à respecter les dix principes fondateurs en matière de droits de l'homme, de conditions de travail, d'environnement et de lutte contre la corruption.

Dans ce cadre, le groupe RATP fait de la transparence fiscale et de la lutte contre l'évasion fiscale un principe de gestion. L'ambition du groupe RATP est de conduire ses activités en France et à l'international en se conformant aux lois des pays ainsi qu'aux principes de l'OCDE sur les prix de transfert pour les multinationales et les administrations fiscales.

Conformément à ses obligations légales, le groupe RATP a effectué sa déclaration pays par pays en déclarant la répartition de ses bénéfices, impôts et activités par juridiction fiscale.

PROGRAMME DE COMPLIANCE : POUR UNE VIGILANCE ACCRUE DANS LA CONDUITE DES AFFAIRES

Dans un environnement concurrentiel et législatif en pleine mutation, le groupe RATP est engagé dans une démarche de transparence fondée sur le respect des meilleurs standards français et internationaux en matière de conduite des affaires. Dans cette optique et suite à la loi Sapin II, le Groupe a créé un pôle conformité pour s'adapter aux enjeux mondiaux de la *compliance* (en français « conformité »). Il est en charge d'établir et de mettre en œuvre les programmes de *compliance* qui couvrent notamment les sujets de la lutte contre la corruption, des pratiques anticoncurrentielles et le devoir de vigilance.

Le code de conduite des affaires et de prévention de la corruption du groupe RATP est décliné dans l'ensemble des structures du Groupe, au travers de plusieurs procédures opérationnelles :

- la procédure cadeaux et invitations;
- la procédure conflits d'intérêts;
- la procédure paiements de facilitation;
- la procédure lobbying;
- la procédure évaluation des tiers;
- la procédure liée aux intermédiaires;
- la procédure mécénat, sponsoring et actions caritatives.

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

Le taux de personnel exposé et formé au risque de corruption à fin décembre 2022 est de 97%.

GESTION DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL

Nos engagements définis dans une gouvernance validée

Le règlement général relatif à la protection des données (RGPD) entré en application le 25 mai 2018 renforce les principes de la protection des données à caractère personnel issus de la loi Informatique et Libertés.

	2019	2020	2021	2022
Nombre de notifications adressées à la Cnil en cas de violations de données à caractère personnel				
RATP/RATP Real Estate/RATP Habitat/ RATP Travel Retail/RATP Connect	1	9	2	1

Depuis 2018, la définition des cas de violations de données à caractère personnel est plus précise. Cela contribue à l'amélioration de la qualité du suivi et à l'identification du nombre de cas, qui pour beaucoup s'avèrent sans gravité majeure après analyse.

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

RISQUES ET VIGILANCE DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

En 2012, la RATP s'est engagée dans une démarche d'achats responsables, afin de prendre en compte le développement durable tout au long du processus achats, depuis la stratégie achats jusqu'à l'exécution du contrat. Les acheteurs, avec l'appui des prescripteurs, veillent à définir des stratégies d'achats conformes à la politique et aux valeurs du Groupe, ainsi qu'à prévenir et à maîtriser les risques sociaux et environnementaux. Les offres des fournisseurs sont sélectionnées sur des critères qualité-coût-délais mais également RSE. Une organisation dédiée ainsi qu'un plan de formation et de sensibilisation accompagnent les acheteurs et prescripteurs dans la démarche.



En 2022, plus de 40% des dossiers achats intègrent une dimension RSE au travers d'exigences, de critères de jugement et/ou de clauses contractuelles.

Une approche volontaire pour se conformer aux exigences du devoir de vigilance

En 2019, la RATP a réalisé la cartographie des risques en matière d'atteinte aux droits humains et aux libertés fondamentales, à la santé et à la sécurité des personnes et à l'environnement, sur sa chaîne d'approvisionnement. Un niveau de risque RSE a été associé à chacune des catégories d'achats.

La RATP publie en 2022 son second rapport au titre du devoir de vigilance (loi n° 2017-399). Il est consultable page 91 de cette DPEF.

Les audits fournisseurs, une approche ciblée en place depuis plusieurs années

Lorsque des risques ont été identifiés, dans la chaîne d'approvisionnement (par exemple, habillement) ou pour des achats stratégiques tels que le matériel roulant (autobus, trains, tramways), la RATP déclenche des audits sociaux et/ou environnementaux pour vérifier les conditions de production chez ses fournisseurs. Ils sont réalisés avant attribution du marché. En cas de non-conformité majeure, l'offre peut être rejetée.

Matériel roulant (autobus, trains, tramways)

Pour le matériel roulant (ferré et bus), les auditeurs internes de la RATP mènent des contrôles qualité/environnement in situ chez les fournisseurs de pièces considérées comme critiques.

Depuis 2018, des audits sociaux sont mis en place sur les consultations de fourniture de bus électriques et GNV; leurs résultats conditionnent l'attribution du marché. C'est ainsi que, en 2020, sur la deuxième consultation de fourniture de bus électriques, 14 audits sociaux ont été réalisés, et un soumissionnaire a été rejeté. En phase d'exécution, ils prévoient qu'à tout moment la RATP pourra procéder à des audits du respect des obligations en matière de RSE. En raison du contexte de pandémie de Covid puis de guerre en Ukraine, aucun audit de suivi n'a pu être mis en place en 2022, ils seront programmés en 2023.

Habillement

Les conditions de travail et le respect des droits de l'homme sont fréquemment pointés du doigt dans le secteur du textile. Depuis 2000, la RATP a mis en place des audits sociaux systématiques sur les sites de confection. Les résultats conditionnent l'attribution du marché. Ces audits sont réalisés par des cabinets indépendants. Les fournisseurs connaissent le niveau d'exigence de la RATP et les sites non conformes sont désormais exceptionnels.

En 2021, cette démarche a été menée sur une importante consultation dans un contexte sanitaire mondial encore fragile. Trente-huit audits sociaux ont été réalisés. Aucune non-conformité majeure n'a été relevée sur les sites de confection audités. En 2022, le titulaire du marché a changé un des sites de confection, un audit social a donc été réalisé sans non-conformité majeure. Un suivi des plans d'action qui avaient été mis en place est en cours, des audits de suivi sont prévus sur 2023.

Les contrôles sur les sites RATP

Les entreprises extérieures qui interviennent dans les espaces et sur les chantiers de la RATP font l'objet de contrôles réguliers, pour s'assurer notamment du respect des règles d'hygiène et de sécurité, et vérifier que leurs salariés sont en situation régulière. En cas de non-conformité, des mesures sont prises et les entreprises sont placées sous surveillance accrue. Une commission (CISE) assure le reporting et le suivi de ces anomalies.

	2019	2020	2021	2022
Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année (autobus)				
RATP	0	14	0	0
Nombre d'audits sociaux réalisés dans l'année (secteur habillement)				
RATP	15	0	38	1

LA LUTTE CONTRE LE TRAVAIL ILLÉGAL

Consciente des risques liés au travail dissimulé sur les marchés à forte part de main-d'œuvre, en particulier les marchés de travaux, la RATP s'est dotée dès 2010 d'une procédure interne qui définit les obligations et les responsabilités des différentes directions. La RATP s'est par ailleurs engagée dans le cadre de la charte RSE du Grand Paris à lutter contre le travail illégal.

Les moyens mis en œuvre sont notamment le recours aux services d'e-attestations : ils facilitent la collecte des documents réglementaires des fournisseurs et sous-traitants (Urssaf, Kbis, travailleurs étrangers). Ces documents sont requis avant attribution du marché, puis tous les six mois pendant la durée du contrat.

Concernant le contrôle des accès sur les chantiers, la procédure pour la délivrance de cartes d'accès a été renforcée en 2017, des contrôles sur site sont réalisés par la RATP elle-même ou par des prestataires extérieurs.

Plan de vigilance RATP 2022

Analyse des risques au titre du devoir de vigilance

Le groupe RATP publie pour l'année 2022 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 en 2022 se matérialise par :

- l'identification, l'analyse et la hiérarchisation des risques d'atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement;
- la définition et le déploiement de mesures à mettre en place pour renforcer les dispositifs de prévention et protection en barrière de ces risques.

Ce rapport est effectué sur le périmètre de la maison mère (Epic) tout en restituant certaines actions spécifiques menées par des filiales du Groupe. RATP Dev dispose d'un plan de vigilance distinct, conformément à ses obligations légales.

LA MÉTHODOLOGIE APPLIQUÉE

La RATP a réalisé une première cartographie des risques en 2021 qui a servi à engager des actions de remédiation au cours de l'année 2022.

En application des principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, les risques ont été examinés du point de vue des détenteurs de droits (parties prenantes dont les droits humains seraient susceptibles d'être mis en cause par les activités de la RATP).

Quatre catégories de détenteurs de droits ont été identifiées : les salariés de la RATP, les clients voyageurs, les sous-traitants et fournisseurs, et les riverains.

L'analyse des risques a été réalisée en six étapes :

- 1) priorisation des détenteurs de droits et du rôle de la RATP et d'autres organisations tenues de respecter ces droits sur la base d'une revue documentaire;
- 2) définition des profils de risques prioritaires au titre du devoir de vigilance sur la base d'une revue holistique des droits portés par les textes composant la Charte internationale des droits de l'homme et au travers d'entretiens avec des experts;
- 3) analyse des risques clés des principaux détenteurs de droits de la RATP via l'évaluation des politiques et plans d'action en vigueur;
- 4) analyse des risques majeurs identifiés au titre de la cartographie RSE;
- 5) établissement d'une matrice de risques grâce à la triangulation de la revue documentaire, des entretiens et des analyses;
- 6) rédaction d'un rapport lié au devoir de vigilance.

MATRICE DES RISQUES

LIÉS AU DEVOIR DE VIGILANCE

Par détenteur de droit, chaque risque a été évalué selon les principes suivants :

- un système de management (politiques, outils, formations) est en place et couvre bien les enjeux et détenteurs de droits ciblés;
- un plan d'action assure le déploiement et l'appropriation auprès des personnes en situation de contribuer à la bonne gestion des risques visés;
- des résultats permettent d'assurer la bonne maîtrise des risques, autant que possible en tenant compte de la perspective du détenteur de droits sur ces questions.

Cette seconde analyse montre une bonne appréhension de l'univers de risques au titre du devoir de vigilance, le Groupe ne rencontrant aucun risque critique. La fibre sociale du Groupe transparaît dans un riche ensemble de programmes en place depuis parfois des décennies. La logique d'inclusion sociale et territoriale est particulièrement forte (emploi, formation, lutte contre les discriminations, par exemple), grâce à un écosystème de partenariats riche et pertinent (thématiques de sécurité et liées à l'environnement, par exemple).

Cet exercice a permis d'identifier de manière transversale le besoin d'affiner de manière plus systématique les analyses en incluant le prisme des détenteurs de droits afin de conforter les politiques et les plans d'action établis et d'assurer la pertinence des moyens investis. Ce constat doit cependant être modulé à l'aune de la complexité opérationnelle inhérente au trafic journalier que le Groupe opère.

GOVERNANCE

Le Cersec, créé en 2017, veille à la prise en compte de l'éthique et de l'intégrité dans la mise en œuvre des orientations stratégiques et les grandes décisions opérationnelles du groupe RATP. Il impulse les programmes de conformité, de prévention du risque de corruption et du programme d'actions RSE. Le Cersec est présidé par le président-directeur général et est composé des membres du Comex et des responsables des fonctions éthique, RSE et conformité, ainsi que d'une personnalité extérieure. La DGEC en assure le secrétariat. Il se réunit au moins une fois par an.

Exemples de mesures d'atténuation des risques au titre du devoir de vigilance

AUPRÈS DES SALARIÉS

Faire face à la pandémie mondiale

Au cours de l'année 2022, la RATP a maintenu une vigilance active dans le suivi des impacts sur ses salariés de la crise sanitaire Covid-19. Dans un contexte de retour progressif à une activité normale, les équipes de médecins et d'assistants sociaux ont été mobilisées pour sensibiliser en premier lieu les collaborateurs à la détection de signaux faibles dans le cadre d'un plan de prévention, qui a été doublé de dispositifs curatifs (cellules psychologiques, recueil des plaintes...) en fonction des besoins.

Réitérer l'engagement de la RATP pour l'inclusion

La RATP est historiquement engagée dans une politique de ressources humaines volontariste en faveur de la diversité et de l'égalité des chances. L'entreprise déploie notamment des programmes de sensibilisation et formation sur les enjeux de diversité et d'égalité des chances, dans toutes ses filiales :

- signal particulièrement fort de l'engagement du Groupe en matière de parité femmes-hommes, l'indice d'égalité se maintient à 100 points sur 100 en 2022, comme en 2021. Ce résultat fait suite à la signature, le 2 mars 2020, d'un avenant pour renforcer les mesures inscrites dans l'accord pour lutter contre les écarts de rémunération entre les femmes et les hommes et agir sur les facteurs de risque. Ce résultat est aussi le fruit d'une politique volontariste illustrée par le programme « RATP au féminin » qui vise à promouvoir la mixité à tous les niveaux de l'entreprise par des formations et du coaching;
- le 22 novembre 2021, la RATP a signé la charte d'engagement contre les violences conjugales initiée par la Fondation agir contre les exclusions (Face) et la Fondation Kering. En signant cette charte, le Groupe s'est engagé à promouvoir un environnement bienveillant pour les collaboratrices et les collaborateurs victimes de violences, à développer des actions concrètes au sein de leurs propres organisations (des formations, des kits de sensibilisation, des process RH spécifiques...) ou encore à faciliter l'accès aux associations spécialisées. La RATP s'engage à poursuivre la mise en œuvre des mesures d'insertion et de réinsertion permettant aux personnes en situation de handicap d'accéder à un emploi ou de le conserver, et à développer des actions de sensibilisation de l'environnement professionnel à la thématique du handicap au travail, afin de faciliter l'intégration des personnes en situation de handicap. De fait, elles faisaient l'objet de 84 recrutements en 2022;
- le Code éthique du Groupe est régulièrement rappelé au moyen d'actions de sensibilisation (brochures, formations) qui visent à développer un environnement de travail bienveillant et inclusif. Les collaborateurs de la RATP se sont notamment engagés dans la lutte contre la discrimination des personnes LGBTQIA+, via le lancement le 1^{er} décembre 2022 d'un réseau interne « Pride RATP » en faveur de l'inclusion des personnes LGBTQIA+ et contre les discriminations. Il a vocation à impulser et à concentrer les initiatives en la matière au sein du Groupe;

- la RATP a choisi de se doter d'un référentiel commun pour réaffirmer ses valeurs de laïcité, de neutralité et de non-discrimination et de soutenir fermement les managers confrontés à des difficultés insuffisamment partagées. Des actions de sensibilisation en interne et des évaluations des avancées sont notamment mises en valeur à l'occasion du « Mois du mieux travailler ensemble » de la RATP, qui se déroule autour de la Journée nationale de la laïcité le 9 décembre de chaque année. Le délégué général à l'éthique et à la conformité a officiellement été désigné « référent laïcité » pour le Groupe;
- la RATP contribue au DES des territoires, notamment en créant de l'emploi et en favorisant les parcours professionnels en relation avec l'environnement social et urbain.

Ces politiques et actions sont développées dans l'axe 3.2 « Favoriser un management stimulant l'engagement des salariés » ainsi que dans l'axe 3.3 « S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur » de la DPEF.

L'engagement du Groupe lui a valu d'être classé à la 237^e place du classement « Diversity Leader 2022 » du *Financial Times*, regroupant 850 entreprises parmi 16 pays européens, avec une note de 7,48/10. L'enquête a été menée auprès de plus de 100 000 employés et évalue leur perception de l'inclusivité des entreprises ou de leurs efforts pour promouvoir divers aspects de la diversité (équilibre entre les sexes, ouverture à toutes les formes d'orientation sexuelle, origine ethnique, handicap et âge).

Enfin, un diagnostic éthique a été effectué sur la base de plus de 300 entretiens menés en juin 2022 au sein des directions RDS et SEM, permettant de mieux cerner l'appropriation des référentiels du Groupe par les agents ainsi que la connaissance des outils de sensibilisation. Un plan d'action sera préparé sur cette base en 2023.

Favoriser l'insertion sociale et professionnelle

En accord avec son engagement pour le DES des territoires, la RATP a conçu une politique volontariste pour l'emploi des jeunes (935 contrats en alternance ont été signés en 2022) et poursuit sa politique de partenariats (Éducation nationale, Afp, Pôle emploi, Région, associations...), avec notamment des sessions de découverte de la formation de conductrice de bus, dispensée en apprentissage par le CFA MUD.

L'entreprise noue également des partenariats en faveur de l'insertion sociale et professionnelle des personnes fragilisées, notamment avec le Ceremh.

Ces politiques et actions sont détaillées dans l'axe 3.1 « Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires » de la DPEF.

Lutte contre l'esclavage moderne : les actions menées dans nos filiales au Royaume-Uni

En application du Modern Slavery Act, les filiales RATP Dev Transit London Limited, London United Busways Limited et London Sovereign Limited publient chaque année une déclaration conjointe sur leur site Internet, rappelant leur engagement à lutter contre l'esclavage moderne et la traite des êtres humains dans leurs activités et celles de leurs fournisseurs et sous-traitants.

Concrètement, une formation digitale a été dispensée à l'ensemble des collaborateurs des filiales britanniques pour les sensibiliser sur le sujet. Pour s'assurer que les sous-traitants et fournisseurs respectent les valeurs du Groupe, les filiales au Royaume-Uni veillent à ce que tous les contrats contiennent des clauses contre l'esclavage et la traite des êtres humains.

Prendre les enjeux sensibles à bras-le-corps : l'exemple du harcèlement

Dans une logique de santé et sécurité au travail, la RATP s'est saisie des questions de violence ou de harcèlement auprès de ses collaborateurs. Par exemple, dans le cadre d'un programme plus large consacré au mieux-vivre ensemble, l'année 2021 a vu l'organisation de 17 ateliers sur la thématique du sexisme, en visant prioritairement les opérateurs. Une campagne de communication interne intitulée « N'acceptez plus l'inacceptable » a été lancée à grande échelle en mai 2022. Cette campagne a été déclinée dans toutes les unités sous différents supports (flyers, vidéos...) et se prolongera en 2023.

La RATP applique une stricte politique de tolérance zéro vis-à-vis des auteurs de violences ou de harcèlement. Cette ligne directrice s'illustre dans le développement de réseaux internes avec un plan d'action spécifique. Le plan d'action et de prévention fait l'objet d'un reporting mensuel et la RATP publie la typologie de sanctions au regard des événements portés à sa connaissance. Ce reporting est porté à l'attention de la direction générale et fait l'objet de réunions bisannuelles avec les organisations syndicales. De fait, 100% des faits avérés ont donné lieu à des mesures disciplinaires, dans le cadre d'une coordination inter-directions, assumée par la DGEC, à la suite d'investigations ou d'une enquête interne. Dans cet esprit, les référents harcèlement sexuel siégeant dans les CSE ont bénéficié de deux séances de formation dédiées en 2022.

La RATP a également développé une formation proposée à des enquêteurs pour couvrir le cadre légal, l'identification des situations, avec un outil méthodologique pour l'identification de mesures correctives pertinentes. Un plan a plus largement été déployé à partir de 2020 avec pour objectif d'accompagner les agents dans la prise en charge des clients. Dans ce cadre, 70 agents du service client de la RATP ont bénéficié d'une formation spécifique sur les violences sexistes et sexuelles (décembre 2020-janvier 2021).

Confirmer une logique d'amélioration continue en matière de confidentialité des données

La RATP a, depuis de nombreuses années et bien avant l'applicabilité du RGPD en 2018, placé au rang de ses priorités le sujet de la protection des données personnelles. Dès 2008, la RATP avait désigné un correspondant informatique et libertés. Avec l'entrée en vigueur du RGPD, la RATP a procédé à la désignation d'un délégué à la protection des données en 2018 et se conforme aux règles du RGPD, à travers un plan d'action global, engagé auprès de toutes les entités de la RATP par un réseau de correspondants établi sur deux niveaux pour être au plus proche des agents opérationnels, depuis plus de quatre ans. Le respect de ces règles fait partie du référentiel managérial de l'entreprise, et la RATP se montre particulièrement vigilante sur le sujet.

La définition des cas de violations de données à caractère personnel est d'autant plus précise et contribue à l'amélioration de la qualité du suivi et à l'identification du nombre de cas, qui pour beaucoup s'avèrent sans gravité majeure après analyse. À ce titre, le *Data Protection Officer* (DPO) du Groupe s'est doté d'un dispositif de suivi de la conformité, qui centralise un partage du registre et des analyses d'impact sur la protection des données (AIPD). Cet outil couvre toutes les entités du groupe RATP (RATP Dev et ses filiales, RATP Smart Systems et ses filiales, RATP Real Estate, RATP Habitat, RATP Travel Retail, RATP Connect, RATP Cap Île-de-France et ses filiales).

Un premier contrôle de la Cnil a cependant sanctionné l'entreprise pour des manquements à ses obligations en matière de traitement des données personnelles en 2021. Ce contrôle a accéléré la prise de conscience des collaborateurs sur ces questions et l'inflexion concertée d'un plan d'action au plus près des opérations, avec un

reporting imposé à chaque direction. Pour assurer le bon niveau de formation à l'échelle du Groupe, un module de formation RGPD a été suivi par la quasi-totalité des 12 000 encadrants de la RATP, complété par la mise en place d'un plan de formation adapté aux métiers les plus exposés, et en accès sur la plateforme intranet de l'université groupe RATP. Par ailleurs, la RATP a mis en place des principes de gouvernance concernant la protection des données ainsi que des procédures réglementaires adaptées selon les thèmes comme la durée de conservation, la sécurité des données, les processus de déclaration de violations de données. Ces procédures sont déclinées dans toutes les structures du Groupe et de l'Epic, ainsi que la documentation pratique accessible à tous les salariés.

Retour d'expérience sur les mécanismes d'alerte

Pour répondre aux nouvelles exigences de la loi Sapin II, le Code éthique du Groupe a été révisé et diffusé à partir de janvier 2019, accompagné d'un plan d'appropriation déployé en 2020. La ligne d'alerte mise en place en 2011 a également été mise à jour pour répondre aux exigences de la loi Sapin II. Elle concerne l'ensemble du Groupe, avec un dispositif particulier pour RATP Dev, compte tenu de la variété des pays et des langues concernées. Un groupe de travail a été constitué dans le but de refondre pour le dispositif d'alerte conformément aux dernières évolutions législatives et réglementaires.

AUPRÈS DES CLIENTS VOYAGEURS

Engagement de service client

Une Charte d'engagements voyageurs de la RATP a été dévoilée début 2021, puis déclinée en 2022. La mise en place progressive de ses neuf engagements est accompagnée par des échanges réguliers avec les clients dans différentes gares. Cette charte prolonge les actions d'amélioration de la qualité de service déployées dans le cadre du programme « Bâtir une relation réinventée avec nos clients », en rendant ces actions visibles aux yeux des clients voyageurs.

La santé et sécurité, au cœur des préoccupations de la RATP

Dans le prolongement de sa Charte d'engagements voyageurs et vu la nature de ses services, la RATP est investie dans la prévention et remédiation du risque attentat et de ses risques opérationnels.

Les politiques et actions en matière de sécurité ferroviaire et routière sont détaillées dans l'axe 1.1 « Construire une offre de mobilité connectée et accessible » de la DPEF ainsi que dans la partie « Contrôle interne et gestion des risques » de ce rapport.

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

La RATP investit dans de nombreux dispositifs pour assurer le confort de ses clients voyageurs, avec, entre autres, une qualité de l'air satisfaisante ne nuisant pas à leur santé. Elle exerce ainsi en permanence une activité de veille et d'expertise sur l'air circulant au sein de ses espaces, et porte des efforts spécifiques sur l'amélioration du renouvellement de l'air (via la ventilation) et l'optimisation du freinage électrique des matériels roulants (afin de réduire les émissions de particules fines liées au freinage mécanique). Des campagnes de mesures ponctuelles, réalisées sur les quais, dans les couloirs de correspondance et les salles d'échanges, permettent également de surveiller d'autres paramètres, tels que les particules ultrafines, les aldéhydes ou les hydrocarbures aromatiques.

Les actions de la RATP en matière de qualité de l'air sont détaillées dans l'axe 1.2 « Agir en faveur de la santé environnementale » de la DPEF.

Aller plus loin dans la prise en compte des attentes des femmes ou des personnes LGBTQIA+ par exemple

L'enquête menée par l'Institut Paris Region en 2019 puis en 2021 permet d'identifier et de suivre des thématiques d'amélioration en matière de perception forgeant le sentiment de sécurité ou d'insécurité de la part des voyageurs dans les transports en commun franciliens. Les facteurs de peur les plus cités renvoient au manque de présence du gestionnaire (personnels, aménagement et ambiance).

Localisés partout en Île-de-France, les sentiments d'insécurité sont majoritaires en banlieue, dessinant un croissant entre le sud-est et le nord-ouest de la région. Tôt le matin, la première crainte féminine est l'agression verbale, alors qu'au cours de la matinée puis de la journée, la peur du vol sans violence occupe la première place. De 20 h 30 à 22 h 30, les craintes à caractère sexuel prennent le dessus, suivies de la crainte du vol violent. Après 22 h 30, une peur sur quatre concerne le harcèlement sexuel.

La présence humaine s'impose comme le dispositif le plus rassurant chez les hommes comme chez les femmes. La descente à la demande dans les bus fait figure d'exception : proportionnellement aux hommes, les femmes sont deux fois plus nombreuses à plébisciter ce dispositif (quatre fois plus parmi les plus apeurés dans les transports). Autre exemple, la présence de médiateurs rassure 12 % des préoccupés principalement par la pauvreté, contre 2,5 % des préoccupés par la sécurité.

C'est pourquoi la RATP a développé des campagnes de communication régulières jusque dans les rames, pour sensibiliser les voyageurs et inciter les éventuelles victimes à signaler immédiatement les faits. Chaque station du réseau est équipée de bornes d'appel d'urgence et 6 500 agents sont formés pour prendre en charge les victimes. Ces campagnes sont en effet doublées d'un dispositif d'accompagnement, de sorte que les éventuelles victimes peuvent se voir proposer l'appel d'un taxi pour les ramener chez elles, un soutien pour déposer plainte et un appel de suivi à court terme.

Le risque, et plus encore la perception du risque, est vraisemblablement d'autant plus fort pour la communauté LGBTQIA+. Un fait qui justifie des enquêtes plus fines vis-à-vis des personnes LGBTQIA+ et plus largement des segments vulnérables parmi les voyageurs. Une doctorante en contrat Cifre mène actuellement une étude sur la perception des menaces chez les couples de femmes lesbiennes.

Pour répondre à des sollicitations effectuées tant par des clients, français et étrangers, que par des associations œuvrant en faveur des droits LGBTQIA+, les équipes de RATP Smart Systems ont opéré en octobre 2022 une modification des paramétrages des applications Bonjour RATP et Mappy, afin d'offrir la possibilité de cocher « non spécifié » lors de son inscription, et plus seulement un choix binaire femme-homme.

Retour d'expérience sur le 3117

La Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, la RATP et Transilien SNCF ont réalisé en 2022 une nouvelle campagne de communication visible sur l'ensemble du réseau de transport en commun d'Île-de-France Mobilités afin de sensibiliser les voyageurs à la lutte contre le harcèlement. Cette campagne a débuté le 7 novembre 2022 en affichage (gares et stations), dans la presse, sur le digital et a été adaptée sur les réseaux sociaux. Face au choc ou à la peur des représailles, les victimes et les témoins présents ont généralement peu de réactions. L'enjeu de cette campagne est de faire connaître à l'ensemble des voyageurs les dispositifs d'alerte existants permettant d'apporter des réponses

concrètes face aux situations de violences et particulièrement face aux violences sexistes et sexuelles, en faisant connaître les numéros d'alerte (3117 et SMS 31177), les bornes d'appel ou bien encore d'inciter à prévenir les agents présents dans les transports publics.

À la demande de la Région Île-de-France, le Centre Hubertine-Auclert a réalisé un audit en 2020, débouchant sur de nombreuses améliorations mises en œuvre en 2022. Pour une meilleure compréhension des atteintes concernées, le bouton « atteintes à caractère sexuel » a été remplacé par « violences sexistes et sexuelles » sur l'application smartphone. De même, le message d'accueil du 3117 « ce service est réservé exclusivement aux voyageurs en situation d'urgence » a été complété en ajoutant « y compris aux victimes de violences sexuelles ou sexistes ». Les écoutants ont été formés aux problématiques spécifiques de violences sexuelles et sexistes. L'intervention des équipes de sûreté ou des forces de l'ordre dans les cas de viols et/ou d'agressions sexuelles est aujourd'hui systématisée. Toute alerte 3117 est traitée comme un fait de sûreté et peut donner lieu à une intervention d'une équipe de sécurité de la SUGE ou du GPSR ou par les forces de l'ordre via le transfert du signalement.

Climat

La RATP a une démarche pionnière en étant le premier opérateur de transport en France à réaliser dès 2006 le Bilan Carbone® global de son activité. Cela accompagne l'objectif ambitieux du Groupe de réduire ses émissions de GES de serre par voyageur-kilomètre de 50 % d'ici à 2025, par rapport à 2015.

Au travers de son engagement avec la SBTi, la RATP reconnaît l'ampleur du sujet et l'impact direct et indirect que cela peut induire sur ses opérations et ses principales parties prenantes. Les plans d'action déjà en cours (programme Bus2025, efficacité énergétique, circularité) confirment cette volonté.

Par ailleurs, le groupe RATP était présent à la COP 27 en novembre 2022 sur le site du pavillon français pour évoquer la transition énergétique et la décarbonation des villes.

Les politiques et actions relatives au climat sont détaillées dans l'axe 2.1 « Réduire notre empreinte carbone et économiser les ressources » de la DPEF.

AUPRÈS DES FOURNISSEURS ET SOUS-TRAITANTS

Une cartographie des risques établie

Depuis 2012, la RATP s'est engagée dans une démarche d'achats responsables afin de prendre en compte le développement durable tout au long du processus achats – depuis la stratégie d'achats jusqu'à l'exécution du contrat. En 2019, l'entité achats responsables rattachée à la direction centrale des achats de la RATP a piloté un travail de cartographie des risques de ses catégories d'achats en matière d'atteinte aux droits humains et aux libertés fondamentales, ainsi qu'à la santé et à la sécurité des personnes et à l'environnement, sur sa chaîne d'approvisionnement.

Le niveau de risque brut de chaque catégorie d'achats a été établi à partir de quatre typologies de risques (environnement, social, éthique, supply chain), et de données provenant des analyses EcoVadis, et de sources externes type Maplecroft, Transparency, etc. Ce niveau de risque RSE brut observé a ensuite été atténué ou renforcé en fonction des enjeux stratégiques de la catégorie d'achats (dépense, cœur de métier, stratégique) de la RATP.

Périmètre des risques retenus



- Consommation d'énergie et émissions GES
- Eau
- Biodiversité
- Pollutions locales
- Matières, produits chimiques et déchets
- Utilisation du produit
- Fin de vie des produits
- Santé et sécurité des consommateurs
- Consommation durable



- Santé et sécurité des employés
- Conditions de travail
- Dialogue social
- Gestion des carrières et formation
- Travail des enfants et travail forcé
- Discrimination
- Droits de l'homme fondamentaux



- Corruption et extorsion
- Pratiques anticoncurrentielles
- Gestion responsable de l'information



- Performances environnementales
- Performances sociales

Afin d'analyser les risques RSE inhérents à ses chaînes d'approvisionnement, la RATP a travaillé sur ses catégories d'achats regroupées en 64 segments que composent 10 familles d'achat : services, fournitures, prestations intellectuelles, SI et télécoms, travaux, communication, équipement, matériels roulants, systèmes, énergie. La méthodologie retenue permet d'associer à chaque catégorie d'achats un niveau de risque RSE sur une échelle de 1 à 4 (mineur, modéré, majeur, catastrophique).

Une mise à jour conséquente de la cartographie sera réalisée tous les quatre ans. Cependant, la cartographie étant un outil vivant permettant d'orienter les décisions achats au quotidien, une veille permanente permet de modifier le niveau de risque d'une catégorie avant la mise à jour prévue, si un nouveau risque était identifié.

Des actions d'atténuation et d'évaluation selon le niveau de risque RSE

Sur la base des résultats de la cartographie, des actions adaptées selon le niveau de risque RSE observé et les enjeux stratégiques sont et seront mises en place en s'appuyant sur les bonnes pratiques existantes.

Trois niveaux d'action ont ainsi été définis :

- 1) pour l'ensemble des catégories d'achats : une communication visant à informer les fournisseurs sur les engagements RSE de la RATP, qui prendra à terme la forme d'une charte fournisseurs RSE;

- 2) selon les catégories d'achats : des actions à adapter en utilisant différents leviers, selon les étapes du processus achats et le niveau de risque RSE : spécifications techniques, critères de jugement, clauses contractuelles, contrôle de l'exécution...;
- 3) pour les catégories d'achats stratégiques/à risque RSE élevé : mise en place de mesures renforcées, notamment contrôles sur site de type audit pendant la consultation (avec possibilité de rejeter des offres en cas de non-conformité majeure) et/ou l'exécution (avec mise en place des actions correctives si besoin, voire exclusion du fournisseur en cas de non-conformité majeure).

Une charte fournisseurs à venir

Elle sera accessible sur la plateforme achats, annexée et contractualisée dans les marchés.

Elle présente aux fournisseurs les engagements pris par la RATP (code éthique, code de conduite des affaires, politiques RSE et achats responsables, raison d'être du Groupe) et les informe des attentes de l'entreprise vis-à-vis d'eux (par fournisseur, on signifie tous fournisseurs de rang 1, fabricants, transformateurs, importateurs, distributeurs, prestataires et sous-traitants). Elle indique aussi que les fournisseurs s'engagent à appliquer les mêmes principes auprès de leurs propres chaînes d'approvisionnement.

La volonté est que cette charte soit partagée avec l'ensemble des filiales du groupe RATP. Son déploiement sur l'Epic, initialement prévu sur 2022, a été reporté à 2023.

La poursuite du déploiement des actions à mettre en place par catégorie d'achats

Le déploiement se poursuit sur l'Epic et prend en compte les nouvelles dispositions du Code de la commande publique, qui impose d'intégrer des considérations environnementales et/ou sociales dans les marchés (loi Climat et Résilience). Les objectifs et les priorités fixées intègrent les résultats de la cartographie évoquée ci-dessus.

Ce déploiement s'accompagne :

- de la mise en place d'indicateurs de suivi et d'évaluation des actions mises en place;
- d'une formation « Achats responsables » actualisée en 2022 : elle vise à renforcer le professionnalisme des 170 acheteurs et des prescripteurs (c'est-à-dire ceux qui formalisent le besoin d'achat) de l'Epic; les filiales du Groupe peuvent aussi la mobiliser;
- de la mise à disposition d'outils et de guides à destination des acheteurs et des autres acteurs de l'entreprise.

Focus sur les catégories d'achats stratégiques à risque RSE élevé : mise en place de mesures renforcées de type contrôles ou audits

Lorsque des risques ont été identifiés, dans la chaîne d'approvisionnement (par exemple, habillement) ou pour des achats stratégiques tels que le matériel roulant (autobus, trains, tramways), la RATP déclenche des audits sociaux et/ou environnementaux pour vérifier les conditions de production chez ses fournisseurs. Ils sont réalisés avant attribution du marché. En cas de non-conformité majeure, l'offre peut être rejetée. Des audits de suivi peuvent être réalisés pendant l'exécution des marchés.

Depuis le début des années 2000, des audits sociaux sont systématiquement mis en place sur les sites de confection des marchés habillement des collaborateurs. À partir de 2018, il en a été de même sur les sites de production des principaux composants des autobus. Ces audits sociaux et/ou environnementaux sont confiés à des cabinets externes.

Pour les matériels roulants ferrés (RER, métro, tramway), les auditeurs internes de la RATP procèdent à des contrôles qualité/environnement pour les pièces identifiées comme critiques.

Par ailleurs, le contrôle régulier des entreprises extérieures intervenant sur le site RATP permet d'assurer le bon respect des règles d'hygiène et de sécurité, et participe à la lutte contre le travail illégal. En cas de non-conformité, des mesures sont prises et les entreprises sont placées sous surveillance accrue. Une commission assure le reporting et le suivi de ces anomalies.

Ces politiques et actions sont détaillées dans l'axe 3.3 « S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur » de la DPEF.

AUPRÈS DES RIVERAINS DES SITES FRANCILIENS

La lutte contre les discriminations territoriales par le désenclavement

En tant qu'acteur de la mobilité, le groupe RATP s'engage dans la modernisation et le développement du réseau de transport francilien. Les travaux de prolongement des lignes se terminent ou se poursuivent, facilitant la desserte de nouvelles zones urbaines souvent populaires. Le prolongement de la ligne 4 a ainsi été mis en service le 13 janvier 2022, reliant la station Mairie de Montrouge au nouveau terminus de Bagneux Lucie Aubrac. 37 000 voyageurs supplémentaires empruntent désormais chaque jour la ligne 4 aux stations Barbara et Bagneux Lucie Aubrac. Le prolongement de la ligne 12, mis en service depuis le 31 mai 2022, relie la station Front Populaire au nouveau terminus de Mairie d'Aubervilliers. 40 000 voyageurs supplémentaires empruntent chaque jour la ligne 12 aux stations Aimé Césaire et Mairie d'Aubervilliers. En 2022, les travaux du prolongement de la ligne 11 ont continué pour permettre une mise en service en 2023. D'ici à 2024, la ligne 14 sera une nouvelle fois prolongée jusqu'à la future station Saint-Denis – Pleyel au Nord et Aéroport d'Orly au Sud, la connectant ainsi aux futures lignes 15, 16, 17 et 18 du métro. La fréquentation de la ligne devrait alors passer de 550 000 à 1 million de voyages par jour, soit l'équivalent d'une ligne comme le RER B.

La circularité au cœur de la gestion des sites et des projets

Acteur pleinement intégré dans les villes, le groupe RATP met tout en œuvre pour limiter son empreinte environnementale et être acteur de la transition écologique. Pour produire des services tout en limitant la consommation et le gaspillage des matières premières, de l'eau et des sources d'énergie, la RATP mise sur le développement de l'économie circulaire.

L'entreprise agit en particulier en faveur du développement des énergies renouvelables et de la récupération, de la réutilisation de ses eaux d'exhaure ainsi que de la valorisation de ses déchets.

Ces politiques et actions sont détaillées dans l'axe 2.1 « Réduire notre empreinte carbone et économiser les ressources » et dans l'axe 2.2 « Développer l'économie circulaire » de la DPEF.

Limitation des nuisances pour les riverains

Chaque année, la RATP investit environ 3,5 millions d'euros en opérations dédiées à la réduction du bruit et des vibrations à la source. Les dispositions en place vont du diagnostic approfondi sur les infrastructures aux mesures acoustiques et vibratoires en limite de propriété de ces infrastructures et équipements et/ou en pied des bâtiments riverains impactés.

Ces politiques et actions sont détaillées dans l'axe 1.2 « Agir en faveur de la santé environnementale » de la DPEF.

Aller plus loin en 2023 sur le devoir de vigilance

La cartographie des risques réalisée au titre du devoir de vigilance a permis aux équipes de la RATP de s'interroger sur la perspective des détenteurs de droits. En effet, renforcer le dialogue avec les détenteurs de droits pertinents permet au Groupe de mesurer plus finement les progrès accomplis. C'est là toute l'originalité de l'exercice imposé par le devoir de vigilance. C'est aussi l'opportunité pour la RATP d'identifier de nouvelles mesures de remédiation et de prévention pertinentes, dans une logique d'amélioration continue.

Le premier exercice du plan de vigilance a permis en 2021 d'identifier des sujets qui ont mérité un approfondissement au cours de l'année 2022. L'objectif que se fixe la RATP pour 2023 est de constituer un groupe de travail de parties prenantes, afin de mieux appréhender leurs attentes et les façons d'y répondre. Les évolutions normatives attendues issues du projet de directive européenne concernant le devoir de vigilance des entreprises feront également l'objet d'une attention soutenue.

Application du règlement taxonomie au groupe RATP

Contexte et cohérence

CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Suite à la publication du règlement européen 2020/852 dit « taxonomie » sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables au sein de l'Union européenne, et en accord avec son engagement dans la lutte contre le changement climatique, le groupe RATP présente de manière volontaire ses indicateurs de performance au titre de l'exercice 2022.

Il s'agit de la part de son chiffre d'affaires net, de ses investissements et de ses dépenses d'exploitation éligibles et alignées à la taxonomie, c'est-à-dire résultant de produits et/ou services associés à des activités contribuant aux deux objectifs environnementaux suivants :

- 1) l'atténuation du changement climatique;
- 2) l'adaptation au changement climatique.

Lorsque les activités du Groupe sont à la fois citées dans l'objectif d'atténuation du changement climatique et d'adaptation au changement climatique, il a été déterminé que ces activités devaient être allouées à l'objectif d'atténuation. Les activités éligibles deviennent alignées si elles respectent les critères d'examen technique suivants :

- contribution substantielle à l'objectif d'atténuation du changement climatique;
- ne pas causer de préjudice important (Do no significant harm – DNSH) au titre des autres objectifs environnementaux de la taxonomie;
- garanties minimales sur les thématiques suivantes : droits humains, lutte anticorruption, bonnes pratiques en matière de fiscalité et droit de la concurrence.

Les ratios d'alignement publiés en 2022 résultent d'un premier exercice de qualification sur les deux premiers objectifs de la taxonomie. Les méthodes utilisées et les résultats pourront être précisés à l'occasion des futurs exercices de reporting, y compris dès lors que l'acte délégué relatif aux quatre autres objectifs environnementaux sera publié par la Commission européenne.

LIEN AVEC LA STRATÉGIE RSE DU GROUPE RATP

En choisissant de se conformer de manière volontaire au reporting sur l'alignement de ses activités à la taxonomie, le groupe RATP marque sa volonté de publier en toute transparence un état des lieux de la durabilité de ses activités. Acteur de la transition écologique pour des villes durables et une économie neutre en carbone, le groupe RATP réaffirme à travers sa stratégie RSE sa pleine mobilisation en faveur de l'atténuation du changement climatique (voir chapitre « Agir pour le climat et la transition énergétique », page 73 de ce rapport). Les engagements climat du Groupe ont été validés en 2022 par la SBTi (voir page 74 de ce rapport).

Cette approche taxonomie permettra également au Groupe de valoriser ses activités et projets dans le cadre de financements « verts » actuels ou futurs. Le groupe RATP a notamment émis deux obligations vertes en 2017 et 2019 afin de financer des renouvellements de matériels roulants (métro, bus, RER), l'automatisation d'une ligne de métro ou encore la transformation d'un atelier de maintenance pour favoriser la mixité sociale et fonctionnelle.

Par ailleurs, à travers la collecte de données spécifiques à la taxonomie, tant au niveau du siège que des filiales opérationnelles,

Le groupe RATP présente au titre de l'exercice 2022 les ratios d'éligibilité et d'alignement suivants sur l'objectif d'atténuation au changement climatique :

Périmètre	Chiffre d'affaires		Capex		Opex	
	Éligible	Aligné	Éligible	Aligné	Éligible	Aligné
Groupe RATP	89%	51%	83%	31%	52%	45%
Dont Epic RATP	97%	69%	93%	36%	87%	75%

À noter que si le dénominateur des ratios taxonomie du Groupe se rapporte bien au périmètre de consolidation financière du Groupe, l'éligibilité et l'alignement n'ont été analysés que sur un périmètre partiel couvrant l'Epic et les 24 filiales de RATP Dev entrant dans le périmètre de reporting de la DPEF, ce qui conduit par construction à une sous-estimation des pourcentages d'éligibilité et d'alignement au niveau du Groupe.

La répartition du chiffre d'affaires du Groupe se décline de la façon suivante :

Activités du groupe RATP	Part du chiffre d'affaires éligible		Part du chiffre d'affaires aligné	
	Montant	%	Montant	%
6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	94	2%	–	–
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	3 794	62%	2 144	35%
6.14 Infrastructures de transport ferroviaire	1 030	17%	554	9%
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	424	7%	391	6%
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	59	1%	–	–
TOTAL	5 402	89%	3 088	51%
DONNÉES N-1	5 152	88%	–	–

l'analyse détaillée de l'alignement représente pour le Groupe un outil supplémentaire de pilotage de sa stratégie environnementale. En effet, l'étude de la contribution substantielle des activités et des critères DNSH a permis, sur les différents objectifs environnementaux de la taxonomie, de confirmer l'importance des plans d'action en place, mais aussi d'identifier les démarches à généraliser à l'échelle du Groupe, ou encore les nouveaux champs d'action à investir. Ces pistes d'amélioration seront détaillées dans le chapitre « Perspectives » en page 100 de ce rapport.

Résultats d'éligibilité et 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, et 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, de Capex et d'Opex selon la méthodologie décrite en annexe (page 105).

INDICATEUR CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires du groupe RATP est éligible à la taxonomie européenne à hauteur de 89% et aligné à hauteur de 51% sur l'objectif d'atténuation du changement climatique. S'agissant de l'Epic RATP, ces ratios se situent respectivement à 97% et 69%.

La part éligible des activités du Groupe est stable par rapport à l'exercice précédent.

L'activité 6.3 d'exploitation de transports urbains et suburbains et de transports routiers de voyageurs alignée correspond aux revenus des modes de transport à émissions nulles à l'échappement opérés par l'Epic, c'est-à-dire le métro, le RER, le tramway ainsi que les bus électriques équipés de pneumatiques conformes aux exigences⁽¹⁾, soit 37 bus.

L'activité 6.14 d'infrastructures de transport ferroviaire alignée correspond, d'une part, aux voies ferrées électrifiées servant l'exploitation des modes métro, RER et tramways et, d'autre part, aux gares et stations permettant le transfert de voyageurs du rail vers le rail ou d'autres modes vers le rail, en excluant la part des infrastructures pour lesquelles le critère DNSH économie circulaire n'est pas respecté, du fait du manque de traçabilité à ce stade de la valorisation des déchets issus des chantiers.

L'activité 6.15 d'infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics alignée correspond aux infrastructures de centres bus dédiées au transport public urbain et suburbain de voyageurs par le bus, en excluant la part des infrastructures, pour lesquelles le critère DNSH économie circulaire n'est pas respecté du fait du manque de traçabilité à ce stade de la valorisation des déchets issus des chantiers.

L'activité 7.7 d'exploitation de la propriété de l'immobilier n'a pu être considérée comme alignée en l'absence d'évaluation

des risques climatiques physiques pour répondre au critère DNSH Adaptation.

Les activités 6.1 d'exploitation de transports ferroviaires interurbains de voyageurs et 6.3 d'exploitation de transports urbains et suburbains et de transports routiers de voyageurs de RATP Dev n'ont pas pu être considérées comme alignées, en raison, d'une part, de l'absence d'évaluation des risques climatiques physiques pour répondre au critère DNSH Adaptation et, d'autre part, au cas par cas, de l'absence de remontée des données sur le caractère zéro émission du matériel roulant ou sur la bonne gestion des déchets et, enfin, de l'absence de remontée de données ou du non-respect du critère d'efficacité énergétique des pneumatiques pour les bus et cars. Les filiales de RATP Dev ont été confrontées, pour ce premier exercice d'alignement, à des difficultés à collecter les données spécifiques à la taxonomie dans les délais impartis. Ce constat fait partie des axes d'amélioration en termes de reporting à prendre en considération dans les exercices à venir (cf. partie « Perspectives », page 100).

INDICATEUR CAPEX

Les dépenses d'investissement du groupe RATP sont éligibles à la taxonomie européenne à hauteur de 86 % et alignées à hauteur de 32 % sur l'objectif d'atténuation du changement climatique.

S'agissant de l'Epic RATP, ces ratios se situent respectivement à 93 % et 36 %.

La répartition des dépenses d'investissement du Groupe se décline de la façon suivante :

Activités du groupe RATP	Part des Capex éligibles		Part des Capex alignés	
	Montant	%	Montant	%
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	940	41,5 %	695	31 %
6.14 Infrastructures de transport ferroviaire	800	35 %	–	–
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	103	5,5 %	–	–
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	24	1 %	–	–
TOTAL	1 867	83 %	695	31 %
DONNÉES N-1⁽²⁾	774	58 %	–	–

(2) Les données N-1 ont été calculées sur la base des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles nettes des subventions d'investissement. Cette donnée n'est donc pas comparable à l'indicateur Capex 2022 qui repose sur la valeur brute.

La part éligible des dépenses d'investissement du Groupe est stable par rapport à l'exercice précédent sur la base des dépenses brutes de subventions d'investissement.

L'activité 6.3 d'exploitation de transports urbains et suburbains et de transports routiers de voyageurs alignée correspond aux investissements sur les modes de transport à émissions nulles à l'échappement opérés par l'Epic, c'est-à-dire le métro, le RER, le tramway ainsi que les bus électriques équipés de pneumatiques conformes aux exigences, soit 19 bus acquis en 2022.

À noter que les flux d'investissement associés aux biens de reprise et de retour, que la norme IFRIC 12 impose de classer en actifs financiers ou incorporels, et qui devraient être exclus du calcul du

ratio Capex, n'ont pas pu être retraités cette année. Ils représentent environ 40 % des flux d'investissement de l'Epic.

Les activités 6.14 et 6.15, relatives à la gestion d'infrastructures, respectivement de transport ferroviaire et de centres bus, n'ont pas pu être qualifiées d'alignées en raison de l'absence de traçabilité du pourcentage de valorisation des déchets de chantiers de construction et de démolition, bien que respectant en totalité la contribution substantielle ainsi que les autres critères DNSH.

L'absence d'alignement de l'activité 7.7 ainsi que des activités 6.1 et 6.3 de RATP Dev découle des raisons explicitées dans la présentation du chiffre d'affaires.

(1) Exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée et au coefficient de résistance au roulement dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées, conformément à la version française de l'acte délégué climat du 4 juin 2021.

INDICATEUR OPEX

Les dépenses d'exploitation du groupe RATP sont éligibles à la taxonomie européenne à hauteur de 52 % et alignées à hauteur de 45 % sur l'objectif d'atténuation du changement climatique.

S'agissant de l'Epic RATP, ces ratios se situent respectivement à 87 % et 75 %.

La répartition des dépenses d'exploitation du Groupe se décline de la façon suivante :

Activités du groupe RATP	Part des OpeX éligibles		Part des OpeX alignés	
	Montant	%	Montant	%
6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	0,04	0 %	–	–
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	178	37 %	156	32 %
6.14 Infrastructures de transport ferroviaire	48	10 %	48	10 %
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	14	3 %	11	2 %
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	10	2 %	–	–
TOTAL	251	52 %	215	45 %
DONNÉES N-1 (1)	–	–	–	–

(1) Le ratio des OpeX éligibles du groupe RATP n'avait pas pu être calculé en 2021.

L'activité 6.3 d'exploitation de transports urbains et suburbains et de transports routiers de voyageurs alignée correspond aux charges d'exploitation sur les modes de transport à émissions nulles à l'échappement opérés par l'Epic, c'est-à-dire le métro, le RER, le tramway ainsi que la flotte de bus électriques équipés de pneumatiques conformes aux exigences, soit 37 bus.

L'activité 6.14 d'infrastructures de transport ferroviaire alignée correspond à la maintenance des voies ferrées électrifiées servant l'exploitation des modes métro, RER et tramways, ainsi que des gares et stations permettant le transfert de voyageurs du rail vers le rail ou d'autres modes vers le rail.

L'activité 6.15 d'infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics alignée correspond à la maintenance des infrastructures de centres bus dédiées au transport public urbain et suburbain de voyageurs par le bus.

L'absence d'alignement de l'activité 7.7 ainsi que des activités 6.1 et 6.3 de RATP Dev découle des raisons explicitées dans la présentation du chiffre d'affaires.

VARIATIONS PAR RAPPORT À L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Variation du périmètre de reporting

Le périmètre de reporting analysé pour l'exercice taxonomie 2022 est restreint par rapport au périmètre de la consolidation financière du Groupe. Si les dénominateurs des ratios taxonomie sont bien articulés sur les états financiers du groupe RATP, les analyses au numérateur ont porté sur les activités de l'Epic et des filiales de RATP Dev faisant partie du périmètre de reporting de la DPEF. Cela s'explique par plusieurs raisons :

- l'absence de matérialité financière en contribution au chiffre d'affaires consolidé du Groupe en 2022 pour les filiales hors RATP Dev ;
- le manque de disponibilité et de granularité des données au niveau des filiales de RATP Dev et les difficultés rencontrées pour collecter l'ensemble des informations nécessaires au reporting taxonomie sur ce périmètre.

Le périmètre 2022 reste donc identique à celui sur lequel le Groupe a communiqué ses indicateurs d'éligibilité au titre de l'exercice 2021.

Cependant, en lien avec la création de RATP Cap Île-de-France, certaines filiales franciliennes précédemment rattachées à RATP Dev ont été transférées à RATP Cap Île-de-France, ce qui a donc fait évoluer le périmètre de reporting DPEF de RATP Dev. Les indicateurs éligibles et alignés sur l'exercice 2022 ont bien été calculés sur ce périmètre actualisé.

Évolution des résultats d'éligibilité

L'éligibilité du chiffre d'affaires du groupe RATP à la taxonomie est stable par rapport à 2021, s'élevant à 88 % en 2021 et à 89 % en 2022. Cela s'explique par la continuité des activités du Groupe qui sont fortement éligibles à la taxonomie, ainsi que par la cohérence dans le périmètre de reporting et de calcul.

Concernant les Capex, il est possible de comparer le ratio d'éligibilité 2022 avec le ratio d'éligibilité volontaire publié en 2021, basé sur les dépenses d'investissement brutes de subventions. À l'instar du chiffre d'affaires, l'éligibilité des Capex au niveau de l'Epic est stable avec 93 % éligibles en 2022, contre 96 % éligibles en 2021. Cela s'explique par la stabilité des orientations stratégiques de la politique d'investissement de l'Epic.

La comparaison sur les OpeX n'est pas possible puisque la RATP n'avait pas publié de ratio à l'échelle du Groupe en l'absence de données disponibles pour la constitution du dénominateur sur le périmètre complet.

Changements méthodologiques dans la construction des indicateurs

Pour l'exercice taxonomie 2021 et dans l'attente de clarifications du régulateur, le groupe RATP avait choisi de se conformer à la présentation des états comptables pour le calcul de son ratio Capex, c'est-à-dire sur la base des acquisitions d'immobilisations nettes de subventions. De manière volontaire, le Groupe avait également publié en 2021 un indicateur basé sur les immobilisations brutes. La FAQ publiée par la Commission européenne le 19 décembre 2022 portant sur l'article 8 ayant précisé que la source de financement des dépenses d'investissement n'est pas pertinente aux fins de l'évaluation de l'alignement de ces dépenses à la taxonomie, le groupe RATP prend en compte pour l'exercice 2022 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.

Cela conduit à un pourcentage d'éligibilité plus élevé et représentatif de la nature de ses activités.

Perspectives

Au titre de l'exercice 2022, l'analyse de l'éligibilité et de l'alignement à la taxonomie européenne a permis de mettre en exergue des axes d'amélioration pour les prochains exercices de reporting taxonomie mais aussi de tirer des enseignements stratégiques pour l'entreprise en termes de contribution à la transition environnementale.

Ainsi, le groupe RATP a identifié plusieurs actions à mettre en place pour améliorer l'intégration des enjeux majeurs de durabilité au sein de ses métiers :

- 1) le renforcement de son plan d'adaptation au changement climatique dans chacune de ses activités constituera l'une des priorités du Groupe dans les travaux taxonomie à venir. Les études menées dans le cadre de l'analyse du DNSH Adaptation au changement climatique ont fait remonter une disparité de maturité du sujet au sein des activités de la RATP. L'objectif poursuivi sera d'homogénéiser et de formaliser les pratiques observées en mettant au niveau attendu les activités qui ne respectent pas les critères exigés par la réglementation européenne. Des actions sont attendues notamment pour les activités des réseaux de surface, de l'immobilier du Groupe et de la filiale RATP Dev afin d'aboutir à une cohérence au niveau du Groupe (cf. note méthodologique taxonomie, page 105). Un travail complémentaire de cartographie et d'évaluation des risques climatiques et de mise en place de solutions pour anticiper ces risques selon des référentiels scientifiques reconnus est à l'étude;
- 2) la prise en compte formalisée de la gestion des déchets de chantier correspond à une seconde orientation forte pour le Groupe. Il conviendra de s'assurer que 70% des déchets de construction et de démolition soient valorisés au sein des

chantiers de construction et de démolition de centres bus et infrastructures de transport ferroviaire (cf. note méthodologique taxonomie, page 105). Pour ce faire, une feuille de route spécifique au niveau du Groupe a été mise en place au mois de janvier 2023 afin de mesurer et de mieux valoriser les déchets de chantier de la RATP. La démarche sera lancée au cours du premier semestre 2023 et fera l'objet d'un état d'avancement lors du prochain reporting taxonomie au titre de l'exercice 2023;

- 3) l'étude du DNSH Pollution a conclu que les critères relatifs aux pneumatiques des bus électriques, notamment en termes de classe de performance pour l'efficacité en carburant, conformément à l'étiquetage énergétique européen Eprel, n'étaient pas respectés pour la majorité du parc de bus électriques du Groupe (cf. note méthodologique taxonomie, page 105) selon l'approche stricte prise par le Groupe de considérer les classes de performance les plus élevées. La prise en compte de cette conformité à la taxonomie européenne dans le renouvellement de marchés sera étudiée de manière approfondie;
- 4) dans un souci d'amélioration continue de ses pratiques, le groupe RATP a l'ambition de faire évoluer son reporting taxonomie en élargissant graduellement son périmètre de façon à le rapprocher de celui de la consolidation financière. Le groupe RATP a concentré ses efforts en 2022 sur l'analyse nouvelle de l'alignement de ses activités à la taxonomie européenne. Outre le bénéfice d'une meilleure comparabilité sectorielle, l'élargissement du périmètre aboutira à une meilleure représentativité des activités du Groupe et une bonne compréhension de ses ratios taxonomie, dans une démarche globale transparente et vertueuse pour l'entreprise;
- 5) les travaux sur l'alignement ont mis en évidence une complexité dans la collecte des données spécifiques à la taxonomie. Le groupe RATP tirera partie de ce premier exercice d'alignement pour améliorer et fluidifier son processus de remontée des informations.

Tableau d'indicateurs

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

	2020	2021	2022	Cible
AXE 1.1 – CONSTRUIRE UNE OFFRE DE MOBILITÉ CONNECTÉE ET ACCESSIBLE				
Temps moyen de présence journalière du GPSR – RATP (heures-équipe/jour)	505	571	529	
Évolution de l'accidentalité des réseaux ferrés – RATP (nombre d'accidents annuels rapporté au million de kilomètres commerciaux)	7,45	6,69	9,95	
Évolution de l'accidentalité du réseau bus – RATP (taux d'accidents aux 100 000 km)	4,69	4,92	4,83	
Taux de satisfaction des voyageurs – RATP (source : enquête de perception Île-de-France Mobilités)	83,7%	86,5%	86,6%	
Taux de lignes de bus accessibles en Île-de-France – RATP	86%	87%	89%	100% d'ici à 2022
Taux de gares RER accessibles en Île-de-France – RATP	98,5%	100,0%	100,0%	100% d'ici à 2022
Taux du personnel en situation d'accueil dans les gares et stations formé à l'accueil des personnes en situation de handicap mental (label S3A) – RATP	76%	86%	90%	90% d'ici à 2022
AXE 1.2 – AGIR EN FAVEUR DE LA SANTÉ ENVIRONNEMENTALE				
Taux de particules dans les stations du réseau Squales en µg/m ³ – RATP (concentration moyenne des particules PM10 en µg/m ³)	51	61	91	
Nombre de réclamations et de plaintes liées au bruit-vibrations – RATP/RATP Real Estate	622	751	547	
Nombre de mesures de champs électromagnétiques réalisées dans l'année – RATP	1 184	611	565	

	2020	2021	2022	Cible
AXE 1.3 – FAVORISER L'INTÉGRATION URBAINE ET LA MIXITÉ FONCTIONNELLE				
Nombre de logements sociaux (en cumul) – RATP Habitat	1 371	1 494	1 782	1 000 d'ici à 2024
Nombre d'hectares végétalisés – RATP/RATP Solutions Ville	2,4	2,55	2,55	4 d'ici à 2024 dont 1,3 en agriculture urbaine

Orientation 2 : réduire notre empreinte environnementale

	2020	2021	2022	Cible
AXE 2.1 – RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE CARBONE ET ÉCONOMISER LES RESSOURCES				
Consommation totale d'énergie (en GWh) – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	2 851	3 061	3 359	
Dont consommation d'énergie pour la traction (tous modes confondus) – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en GWh)	2 188	2 362	2 643	
Part de la consommation d'énergie pour la traction ferroviaire – RATP	37 %	38 %	41 %	
Part de la consommation d'énergie pour la traction bus – RATP	36 %	36 %	34 %	
Part de la consommation d'énergie des bâtiments et véhicules auxiliaires – RATP	27 %	26 %	25 %	
Réduction des émissions de GES par voyageur-kilomètre par rapport à 2015 – RATP	51 %	20 %	- 21 %	- 50% d'ici à 2025
Émissions totales de GES associées aux consommations d'énergie RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes de CO ₂ équivalent)	573 253	590 350	680 373	
Émissions de GES de la traction RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes de CO ₂ équivalent)	484 008	495 658	565 881	
Émissions de GES des bâtiments et des véhicules auxiliaires RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes de CO ₂ équivalent)	89 244	94 692	114 492	
Consommation totale d'eau – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en m ³)	1 253 844	1 162 423	1 214 497	
Nombre de mises en demeure ICPE – RATP/RATP Dev	2	1	1	

AXE 2.2 – DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Quantité totale de déchets – RATP/RATP Solutions Ville (en tonnes)	27 059	30 795	32 980	
Quantité totale de déchets – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes)	29 110	32 956	35 119	
Dont déchets dangereux (hors chantier) – RATP/RATP Solutions Ville (en tonnes)	4 315	4 734	4 623	
Dont déchets dangereux (hors chantier) – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes)	5 114	5 696	5 352	
Dont déchets non dangereux (hors chantier) – RATP/RATP Solutions Ville (en tonnes)	22 744	26 061	28 357	
Dont déchets non dangereux (hors chantier) – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville (en tonnes)	23 995	27 260	29 772	
Quantité totale de déchets valorisés – RATP/RATP Solutions Ville (en tonnes)	26 786	30 663	32 900	
Dont quantité de déchets valorisés pour le réemploi (en tonnes)	3 109	3 681	3 429	
Dont quantité de déchets valorisés pour la valorisation matière (en tonnes)	18 899	20 738	24 321	
Dont quantité de déchets valorisés pour la valorisation énergétique (en tonnes)	4 530	5 966	4 912	
Dont quantité de déchets valorisés pour la valorisation organique (en tonnes)	248	278	238	
Dont quantité de déchets valorisés selon d'autres modes de valorisation (en tonnes)	273	132	80	
Quantité de ballast (hors chantier) – RATP (en tonnes)	8 400	6 537	10 521	

AXE 2.3 – PROMOUVOIR LES DÉMARCHES D'AMÉLIORATION CONTINUE ET D'ÉCOCONCEPTION

Nombre de sites industriels certifiés ISO 14001 – RATP/RATP Dev	95	101	216	
Taux de sites industriels certifiés ISO 14001 – RATP	100 %	100 %	100 %	100 %

Orientation 3 : affirmer notre responsabilité sociale et sociétale

	2020	2021	2022	Cible
AXE 3.1 – CONTRIBUER À LA VITALITÉ ÉCONOMIQUE ET À LA SOLIDARITÉ DANS LES TERRITOIRES				
Montant des achats solidaires – RATP (en millions d’euros)	1,4	2,7	3,5	1,7 d’ici à 2022
Nombre d’heures d’insertion réalisées – RATP	643 500	482 500	362 500	
Nombre de bénéficiaires (des heures d’insertion) – RATP	947	850	585	
Part du montant des dépenses de l’entreprise représentée par les PME – RATP	16%	16%	15%	
Nombre de bénéficiaires des Ateliers mobilité® – RATP	1 606	2 194	2 402	3 000
Nombre moyen de personnes sans abri sur le réseau lors de la fermeture des stations – RATP	159	146	138	
Nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets de la Fondation Groupe RATP	259 270	210 000	209 000	
Nombre de projets soutenus par la Fondation Groupe RATP	67	81	79	
AXE 3.2 – FAVORISER UN MANAGEMENT STIMULANT L’ENGAGEMENT DES SALARIÉS				
Effectif total – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	–	–	65 420	
Taux de turnover – RATP	8,76%	4,38%	6,80%	
Nombre d’embauches – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	–	–	8 317	
Nombre de départs RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	–	–	8 118	
Nombre de contrats en alternance – RATP/RATP Solutions Ville	–	–	945	
Taux de promotion au regard de la catégorie de départ – RATP	10%	11%	9%	
Taux de mobilité – RATP	5%	8%	11%	
Opérateur	4%	5%	11%	
Encadrement	9%	14%	13%	
Progression moyenne des salaires – RATP	2,10%	2,10%	5,20%	
Nombre total d’heures de formation – RATP	1 404 196	1 662 748	1 538 573	
Nombre total d’heures de formation – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	–	–	1 856 448	
Taux de féminisation dans l’effectif total – RATP Dev	16,2%	16,5%	14,7%	20% d’ici à 2022
Taux de féminisation dans l’effectif total – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	–	–	19,4%	
Taux de féminisation de l’encadrement – RATP/RATP Solutions Ville	–	–	28,9%	
Taux de féminisation de l’encadrement – Cadre de direction RATP Dev	34,9%	34,2%	29,7%	30% à d’ici à 2022
Taux de féminisation du recrutement – RATP	22,8%	28,1%	24,5%	23% d’ici à 2022
Nombre de salariés déclarés en situation de handicap – RATP/RATP Dev	1 958	2 030	1 915	
Taux de conflictualité – RATP (nombre de jours d’absence pour grève/effectif moyen)	2,78	0,70	2,34	
Taux d’absentéisme maladie – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	–	–	20,54	
Nombre d’accidents du travail – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	–	–	2 793	
Nombre de salariés en instance de reclassement suite à décision d’inaptitude définitive – RATP	193	129	175	170 d’ici à 2022
Taux de fréquence des accidents du travail – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	–	–	28,6	
Taux de gravité des accidents du travail – RATP/RATP Dev/RATP Solutions Ville	–	–	3,4	
AXE 3.3 – S’ASSURER DE LA LOYAUTÉ DES PRATIQUES DANS NOTRE CHAÎNE DE VALEUR				
Nombre d’audits sociaux réalisés dans l’année – RATP	14	38	1	
Nombre total d’audits depuis 2000 – RATP	124	162	163	
Nombre total de sites audités refusés depuis 2000 – RATP	3	10	10	
Nombre d’alertes – RATP	30	30	43	
Nombre de notifications adressées à la Cnil en cas de violations de données à caractère personnel – RATP/RATP Solutions Ville/RATP Habitat/RATP Travel Retail/RATP Connect	10	1	1	

Note méthodologique relative au reporting extra-financier – exercice 2022

Cadre général

Le groupe RATP applique la directive européenne et son décret d'application du 9 août 2017 relatif à l'obligation pour les grandes entreprises d'établir une DPEF.

Les textes de référence sont :

- la directive européenne du 22 octobre 2014 et les lignes directrices sur l'information non financière;
- l'ordonnance du 19 juillet 2017;
- le décret d'application du 9 août 2017;
- la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015;
- la loi n° 2018-938 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous;
- la loi n° 2018-898 du 23 octobre 2018 relative à la lutte contre la fraude.

Sans objet avec les activités du Groupe, les thématiques suivantes n'ont pas été traitées :

- la lutte contre la précarité alimentaire;
- le respect du bien-être animal et d'une alimentation responsable, équitable et durable;
- les actions visant à promouvoir la pratique d'activités physiques et sportives.

Les risques extra-financiers

Conformément aux exigences réglementaires du décret d'application n° 2017-1180 du 19 juillet 2017, le Groupe a évalué ses principaux risques et opportunités environnementaux, sociaux ou liés aux droits de l'homme et à la lutte contre la corruption. L'analyse a été réalisée en trois étapes structurantes :

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

Ces trois étapes correspondent au processus de *risk management* de la délégation générale à l'audit, risques et contrôle interne. La cartographie est déjà intégrée dans l'univers des risques du Groupe.

Modèle d'affaires

Le modèle économique est axé sur les trois principaux domaines d'activité du Groupe « mobilités », « services urbains » et « gestion des infrastructures ». Les activités « sûreté » et « autres services » sont également décrites.

PÉRIMÈTRE DE REPORTING EXTRA-FINANCIER

En 2022, le périmètre de reporting évolue avec l'intégration de RATP Solutions Ville, filiale du groupe RATP créée au 1^{er} janvier 2022, intégrant notamment RATP Real Estate (cf. organigramme du Groupe, page 14). Les données de RATP Real Estate, devenue filiale de rang 2 pour le Groupe, sont ainsi consolidées au niveau de RATP Solutions Ville pour les indicateurs présentés dans ce rapport, à chaque fois que cela est possible. Cependant, certaines informations quantitatives et qualitatives, lorsqu'elles sont propres à l'activité de RATP Real Estate, demeurent en visibilité au sein du rapport.

Ce périmètre de reporting permet de couvrir 90,8 % du chiffre d'affaires consolidé au 31 décembre 2022. Le périmètre exact est précisé pour chaque indicateur. Il varie selon les indicateurs. À l'exception de certains indicateurs, le périmètre global du reporting extra-financier se compose comme suit pour :

- la partie qualitative : RATP (Epic), 52 filiales de RATP Dev, RATP Solutions Ville et RATP Smart Systems;
- la partie quantitative : RATP (Epic), 25 filiales de RATP Dev et RATP Solutions Ville.

Certains indicateurs ont des périmètres spécifiques tels que :

- le nombre de logements construits y compris les logements sociaux : il concerne uniquement RATP, RATP Real Estate et Paris Habitat;
- le nombre de bénéficiaires directs et indirects des projets, et nombre de projets soutenus de la Fondation : il concerne l'ensemble du groupe RATP (RATP Group), c'est-à-dire la RATP et toutes ses filiales;
- le nombre de notifications adressées à la Cnil en cas de violations de données à caractère personnel : il concerne la RATP ainsi que les filiales RATP Solutions Ville, RATP Habitat, RATP Travel Retail et RATP Connect.

Les tableaux ou graphiques présentant les indicateurs incluent habituellement un historique de donnée sur deux ans, en complément de la donnée du dernier exercice. Cependant, pour la DPEF 2022, le choix a été fait de présenter un historique de trois ans afin de faire apparaître les données de l'exercice 2019, liées à une activité « normale » antérieure à la pandémie de Covid-19, et d'avoir ainsi un point de comparaison plus pertinent sur l'évolution des données en 2022.

CALENDRIER DE REPORTING

Afin d'intégrer le reporting extra-financier (RSE) au rapport financier de l'entreprise, le calendrier de reporting RSE s'est rapproché du calendrier du reporting financier : il couvre l'exercice civil et fiscal 2022. Les informations extra-financières sont reportées sur l'année calendaire pleine, soit la période du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2022 (douze mois).

ORGANISATION

Un protocole unique de reporting définit les indicateurs et les modalités de collecte. Il est partagé et appliqué pour une collecte harmonisée, cohérente et précise des indicateurs. Le processus de collecte des indicateurs repose sur plusieurs niveaux en fonction des entités concernées. La consolidation finale des informations chiffrées du Groupe est effectuée par la direction stratégie et ville durable. Les informations qualitatives sont quant à elles remontrées sur la base d'entretiens ou de questionnaires.

La collecte de données est différente selon la structure concernée. Elle est effectuée à partir des outils existants et à partir des systèmes d'information dédiés pour les ressources humaines, les achats, la consommation d'eau et d'énergie, la sûreté, etc.

SPÉCIFICITÉS ET LIMITES

MÉTHODOLOGIQUES

La DPEF présente des limites méthodologiques pour plusieurs raisons : l'absence d'harmonisation des définitions et des législations nationales et internationales, des marges d'imprécision relatives au calcul des données sur une année calendaire (alors que les factures ou données arrivent plus tardivement), etc.

Les ressources humaines

- Dans le « nombre de départs » (indicateur « Embauches et sorties »), toutes les ruptures de période d'essai sont comptabilisées, qu'elles soient à l'initiative de l'employé ou de l'employeur.
- Dans l'absentéisme, les absences autorisées ne sont pas prises en compte en ce qui concerne la RATP.
- Les contrats aidés et les médecins sont exclus de l'effectif total mais sont pris en compte pour l'accidentologie, les formations, le handicap, les embauches et les départs.
- Un écart constant de l'ordre de 2% à 3% est constaté chaque année pour l'indicateur « Accidents du travail » entre les données à date d'arrêté de l'indicateur et les données consolidées. Il est dû aux délais réglementaires pour instruction par les caisses, de recours pour les salariés et de déclaration d'un accident du travail.
- Le nombre d'heures de formation de la RATP est calculé en prenant en compte les formations réalisées dans le cadre du plan de formation. En 2022, les filiales de Londres (London Transit) et du Caire (Mobility Cairo) de RATP Dev ont été exclues du périmètre de calcul de l'indicateur « Formation ».
- Le taux de turnover est calculé sur la base des entrées et sorties de l'année N hors contrats aidés et médecins.
- Concernant le handicap, il est à noter que les filiales RATP Dev situées aux États-Unis (dont RATP Dev NA Bus) ne reportent pas ces données en raison des contraintes réglementaires locales et sont exclues du périmètre de reporting.

L'environnement

- Les informations environnementales calculées sur la base de relevés de compteurs ou de factures n'incluent pas les données non disponibles à la date d'édition du rapport de gestion. Les informations manquantes sont en grande partie estimées dans les données présentes (indicateur de consommation d'eau, d'énergie et d'émission de GES).
- L'indicateur « Réduction de la consommation d'énergie par voyageur-kilomètre par rapport à 2015 » est sorti du périmètre de reporting en 2021.

- L'indicateur « Réduction des émissions de GES par voyageur-kilomètre par rapport à 2015 » a été recalculé pour les années 2015 à 2022 à la suite de la modification de la méthode de calcul du facteur d'émission de l'électricité pour les transports en 2021 et la mise à jour du facteur d'émission du réseau froid en 2022, dans la base carbone de l'Ademe. Il s'agit des émissions de GES toutes consommations d'énergies comprises (traction, maintenance, véhicules, exploitation, éclairage, etc.).
- Le périmètre de consolidation des indicateurs « Déchets » concerne aujourd'hui les sites tertiaires et industriels du périmètre Epic et RATP Real Estate (RRE) et ne couvre pas les déchets de chantier et les déchets voyageurs. En 2022, les filiales de Londres (London Transit) et du Caire (Mobility Cairo) de RATP Dev ont été exclues du périmètre de calcul des indicateurs « Déchets ». Depuis l'exercice 2020, le démantèlement des bus est intégré au suivi des déchets.
- En ce qui concerne l'indicateur sur la qualité de l'air « Taux de particules dans les trois stations du réseau Squales », il est à noter la fermeture de la gare d'Auber en 2019 et 2020 pour rénovation. Ces variations du périmètre des mesures ont impacté la donnée. Fin 2021, le réseau de surveillance a été renforcé avec deux nouvelles gares, situées à Châtelet – Les Halles et Nation sur la ligne A du RER, portant désormais à cinq le nombre de gares et stations surveillées. L'effet cumulé de l'ajout de deux gares RER et du retour des données d'Auber concourt à l'augmentation de l'indicateur en 2022.
- En ce qui concerne l'indicateur « Nombre de mesures de champs électromagnétiques réalisées dans l'année » : le calcul de l'indicateur est basé sur l'édition des rapports d'essai auxquels correspondent des numéros d'affaire.

L'accessibilité

En ce qui concerne l'indicateur « Taux du personnel en situation d'accueil dans les gares et stations formé à l'accueil des personnes en situation de handicap mental (label S3A) » : il est calculé en prenant en compte les effectifs en poste.

La sécurité ferroviaire

L'indicateur « Évolution de l'accidentologie des réseaux ferrés » est calculé en additionnant l'ensemble des événements d'exploitation intéressant la sécurité ferroviaire sauf les fumées mineures, les évacuations et les suicides. Les catégories d'événements suivantes sont exclues de l'indicateur : homicides, suicide ou malaise. Le funiculaire de Montmartre est exclu du périmètre.

À partir de 2019, l'indicateur d'accidentologie des réseaux ferrés cumulé métro/RER/tramway comptabilise désormais tous les incidents individuels de voyageurs « déclarés », mais uniquement ceux qui ont fait l'objet d'une intervention des services de secours. Cette évolution fait suite à une nouvelle définition des victimes actée par le STRMTG (service de l'État en charge de la réglementation et du contrôle de la sécurité des transports guidés). Cette évolution est formalisée dans la nouvelle version du guide d'application du STRMTG parue en novembre 2019 qui définit les événements à prendre en compte pour le calcul des indicateurs communiqués dans les rapports annuels de sécurité de l'exploitation au STRMTG. Dans le présent rapport, les indicateurs calculés selon cette nouvelle méthodologie ont été mis à jour pour les années 2018 et 2019 (2017 non disponible).

La sécurité routière

L'indicateur « Évolution de l'accidentologie du réseau bus » est calculé en additionnant l'ensemble des événements d'exploitation intéressant la sécurité routière sauf les voyageurs malades. Les lignes de bus affrétées par la RATP sont exclues de l'indicateur.

Les alertes éthiques

L'indicateur « Nombre d'alertes » est calculé en additionnant le nombre total des alertes recueillies dans le dispositif RATP et filiales plus celles du dispositif RATP Dev. Ces signalements

correspondent davantage à des situations personnelles de salariés relevant du domaine ressources humaines que du cadre de la loi Sapin II (protection des lanceurs d'alerte).

Méthodologie d'application du règlement taxonomie au groupe RATP

Méthodologie d'analyse d'éligibilité

L'évaluation de l'éligibilité des activités du Groupe a été menée sur la base d'une analyse détaillée de l'ensemble de ses activités, menée conjointement par les directions de la performance économique et financière du Groupe (DPG) et stratégie et ville durable (SVD) au regard :

- du règlement délégué Climat du 4 juin 2021 et de ses annexes complétant le règlement (UE) n° 2020/852, en précisant les critères techniques permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique peut être considérée comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci;

- du règlement délégué n° 2021/2178 de la Commission européenne du 6 juillet 2021 et de ses annexes complétant le règlement (UE) n° 2020/852, en précisant la manière de calculer les KPI ainsi que les informations narratives à publier;
- des deux FAQ de la Commission européenne publiées le 19 décembre 2022 portant sur les critères de l'acte délégué climat, ainsi que sur les dispositions de l'article 8 du règlement taxonomie.

Les éléments méthodologiques à partir desquels le Groupe a conduit son analyse – définitions, hypothèses et estimations – sont décrits ci-dessous. Le Groupe révisera sa méthodologie, son analyse et ses calculs au fur et à mesure de la mise en place de la taxonomie et selon l'évolution des activités et des critères d'examen techniques la complétant.

Les activités principales du Groupe ayant été identifiées comme éligibles au titre de l'objectif d'atténuation du changement climatique sont les suivantes :

Codes Nace ⁽¹⁾ (à titre indicatif)	Activité telle que décrite dans l'acte délégué et ses annexes ⁽²⁾	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	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	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.	Exploitation de transport urbain et suburbain : — métro — bus — RER — tramway — câble
F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 et H52.21	6.14 Infrastructures de transport ferroviaire	La construction, la modernisation, l'exploitation et la maintenance de voies ferrées de surface et souterraines ainsi que de ponts et de tunnels, de gares, de terminaux, d'installations de services ferroviaires et de systèmes de sécurité et de gestion du trafic comprenant 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.	Gestion d'infrastructures : — gares ferroviaires — voies ferrées
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	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.	Gestion d'infrastructures : — centres bus — gares routières
L68	7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	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

(1) Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne.

(2) Acte délégué du 4 juin 2021 et ses annexes 1 et 2 relatives à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation au changement climatique.

Le Groupe a également identifié des activités connexes éligibles au titre de l'atténuation du changement climatique, ne générant cependant pas de revenus sur le périmètre de consolidation financière du Groupe :

Codes Nace ⁽¹⁾	Activité telle que décrite dans l'acte délégué et ses annexes ⁽²⁾	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	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	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
N77.11 et N77.21	6.4 Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologistique	La vente, l'achat, le financement, le crédit-bail, la location et l'exploitation de dispositifs de mobilité ou de transport des personnes dont la propulsion est apportée par l'activité physique de l'utilisateur, un moteur à émission nulle, ou la combinaison d'un moteur à émission nulle et d'une activité physique. Cela inclut la fourniture de services de transport de fret par des bicyclettes (de fret).	Exploitation de transport urbain et suburbain : — vélo
H50.30	6.7 Transports fluviaux de passagers	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	La construction et les travaux de génie civil ou leur préparation.	Missions de maîtrise d'œuvre (RATP Real Estate)
M71	9.3 Service spécialisés en lien avec la performance énergétique des bâtiments	Services spécialisés en lien avec la performance énergétique des bâtiments.	Réalisation d'audits énergétiques (RATP Real Estate)

(1) Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne.

(2) Acte délégué du 4 juin 2021 et ses annexes 1 et 2 relatives à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation au changement climatique.

Méthodologie d'analyse des critères techniques d'alignement

Pour l'exercice 2022, l'analyse d'alignement s'est concentrée sur les activités principales éligibles du groupe RATP, soit :

- 6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs;
- 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs;
- 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire;
- 6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone;
- 7.7 Acquisition et propriété de bâtiments.

Ces analyses ont été menées grâce à la mise en place d'une organisation de projet reposant sur la forte implication en interne des interlocuteurs au sein des différents établissements et filiales du Groupe.

ACTIVITÉ 6.3 TRANSPORTS URBAINS ET SUBURBAINS, TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

Contribution substantielle

Les critères de contribution substantielle applicables à l'activité d'exploitation de transports urbains et suburbains et de transports routiers de voyageurs consistent à assurer le transport urbain et suburbain de voyageurs dont les émissions de CO₂ à l'échappement sont nulles. Ainsi, les modes de transport métro, RER et tramway, opérés par l'Epic et par certaines filiales de RATP Dev intégrées au reporting DPEF, respectent ce critère puisque n'émettent pas de CO₂ à l'échappement. Les bus et cars électriques respectent également ce critère et sont au nombre de 570 pour l'Epic et 47 pour les filiales de RATP Dev.

Les bus et cars respectant la dernière phase E de la norme Euro VI, c'est-à-dire immatriculés pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 2022, sont également alignés de façon transitoire jusqu'au 31 décembre 2025, tel que prévu par le règlement, à condition qu'ils respectent les autres critères d'examen techniques. Cela représente 499 bus au niveau de l'Epic et 63 bus ou cars au niveau des filiales DPEF de RATP Dev.

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, selon trois étapes :

- 1) un examen de l'activité visant à déterminer les risques climatiques physiques qui pourraient influencer sur le déroulement de l'activité économique pendant sa durée de vie escomptée;
- 2) une évaluation des risques et de la vulnérabilité liés au climat visant à déterminer l'importance des risques climatiques physiques auxquels l'activité est exposée;
- 3) une évaluation des solutions d'adaptation permettant de réduire le ou les risques climatiques recensés.

Pour les modes métro, RER et tramway, l'Epic RATP a bien identifié les risques climatiques physiques pouvant impacter l'activité d'exploitation, au moyen d'une cartographie des risques réalisée dans le cadre du Plan d'action changement climatique de RATP Infrastructures. Les risques identifiés comportent les vagues de chaleur, les tempêtes (y compris de neige, de poussière de sable), les fortes précipitations (pluie, grêle, neige/glace) et les inondations (côtières, fluviales, par remontée des eaux souterraines). Les impacts de ces risques climatiques sur l'activité ont bien été évalués dans le cadre du Plan d'action précité ainsi que par le biais de fiches spécialisées sur les risques, à l'aide de mesures financières et/ou d'explication des impacts physiques sur le matériel roulant.

L'analyse des risques a été réalisée en utilisant les scénarios du dernier rapport du Giec. Les solutions d'adaptation mises en œuvre et prévues sont également documentées au niveau de RATP Infrastructures pour permettre la bonne continuité de l'activité, avec des objectifs à échéance de moins de cinq ans pour répondre à ces risques dans le cas des actifs déjà existants (par exemple, la surveillance des zones de vulnérabilité « acceptable » et « tolérable » vis-à-vis des risques hydrologiques pour le quatrième trimestre 2022, ou encore le plan de renforcement « au juste besoin » de la résilience des stations les plus exposées à des inondations répétées des espaces voyageurs, lors d'épisodes pluvieux intenses pour le deuxième trimestre 2023). D'autres solutions sont déjà intégrées dès la conception pour les actifs nouvellement construits/acquis (fermeture des infrastructures nécessaires au bon fonctionnement du matériel roulant, construction d'infrastructure plus résiliente face à ces risques, etc.).

Pour le mode bus, l'Epic a bien identifié les risques climatiques physiques pouvant impacter l'activité d'exploitation : vagues de chaleur, tempêtes (y compris tempêtes de neige, de poussière de sable), fortes précipitations (pluie, grêle, neige/glace) et inondations (côtière, fluviale, par remontée des eaux souterraines). 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 (exemple : politique à suivre pour faire face aux épisodes de canicules dans les bus, politique à suivre pour faire face aux inondations et épisode neigeux, etc.).

À noter que des travaux similaires n'ont pas été conduits à date au niveau de RATP Dev, ce qui induit le non-alignement de ses activités d'exploitation de transport dans le cadre de l'exercice taxonomique 2022.

Transition vers une économie circulaire

Le critère DNSH Économie circulaire porte sur la mise en œuvre de mesures de gestion de déchets, conformément à la hiérarchie des déchets, tant dans la phase d'utilisation du matériel roulant (maintenance) qu'en fin de vie, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique (en particulier des matières premières critiques qu'elles contiennent).

À l'Epic, des mesures sont mises en place pour gérer les déchets issus de l'exploitation et de la maintenance, jusqu'à la fin de vie, des métros, RER, tramways et bus, dans le cadre de la politique de l'entreprise qui vise à préserver ses ressources et à s'assurer du respect des réglementations en vigueur. Celle-ci est implémentée via des marchés contractualisés avec des tiers, permettant de s'assurer de la bonne collecte et de la valorisation sur la quasi-totalité des déchets produits. La RATP a défini des objectifs qualitatifs pour maintenir les ratios de valorisation des déchets sur les déchets non dangereux et sur la volumétrie globale. Concernant les batteries, la RATP n'en a pas la gestion, la reprise étant prévue par les contrats d'achats avec les constructeurs, mais s'assure de leur traçabilité.

Au niveau de RATP Dev, sur les filiales intégrées au périmètre de reporting de la DPEF, les processus existants ont été collectés grâce à une matrice de collecte. Les informations remontées ont permis de justifier de politiques de gestion de tri des déchets et de suivi des déchets batteries, de politiques de valorisation des déchets par des prestataires tiers et de politiques de recyclage de batteries par des prestataires tiers pour les dix filiales suivantes : Autolinee Toscane, Cars Dunier, Cilia Italia, CTGMVA Vannes, Gest Firenze, Hong Kong Tram, OrlyVal, RD Angers (pour le tramway unique-ment), SETRAM et The Original Sight Tour Limited.

Prévention et contrôle de la pollution

Le critère DNSH Pollution porte sur la conformité des pneumatiques aux exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée, et au coefficient de résistance au roulement dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées, conformément au règlement (UE) n° 2020/740 du Parlement européen et du Conseil, et tel qu'il peut être vérifié à partir de la base de données européenne sur l'étiquetage énergétique (Eprel). Le cas échéant, les véhicules doivent satisfaire aux exigences de la phase la plus récente applicable de la norme Euro VI pour les véhicules utilitaires lourds, définie conformément au règlement (CE) n° 595/2009. Ce critère s'applique donc exclusivement aux bus et cars thermiques opérés par l'Epic et les filiales concernées de RATP Dev.

La publication de la FAQ du 19 décembre 2022 par la Commission européenne apportant des clarifications sur l'Acte délégué climat a précisé que les classes d'efficacité énergétique des pneumatiques doivent se comprendre comme les classes les plus représentées et non les plus hautes. Suite à la publication tardive de cette clarification, le groupe RATP a choisi une lecture stricte en lien avec la version française de l'Acte délégué climat et a identifié, pour l'exercice 2022, les bus et cars ayant une classe de performance énergétique A pour le bruit de roulement externe, et A ou B pour l'efficacité en carburant.

Au niveau de l'Epic, si l'ensemble de la flotte respecte bien la classe A pour le bruit de roulement externe, seuls 37 bus électriques Alstom Aptis respectent les classes A et B en matière d'efficacité en carburant. Au niveau des filiales DPEF de RATP Dev, cette information n'a pas pu être collectée.

ACTIVITÉ 6.14 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Contribution substantielle

Les critères de contribution substantielle applicables à l'activité de gestion des infrastructures ferroviaires consistent à assurer que l'infrastructure utilisée :

- a) (i) soit électrifiée, (ii) ait un plan d'électrification ou (iii) ne fasse pas partie du réseau RTE-T;
- b) soit destinée au transbordement de fret;
- c) soit dédiée au transfert de voyageurs du rail vers le rail ou à partir d'autres modes de transport.

Également, l'infrastructure ne doit pas être destinée au transport ou au stockage des combustibles fossiles.

Il a été confirmé au niveau du gestionnaire d'infrastructure de l'Epic que l'ensemble des infrastructures de type gares ferroviaires et voies ferrées associées respecte bien les critères cumulatifs requis, en tant qu'infrastructures dédiées au transfert de voyageurs du rail vers le rail ou à partir d'autres modes de transport, et non destinées au transport ou au stockage de combustibles fossiles.

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, selon trois étapes décrites dans la section précédente portant sur l'activité 6.3 et applicables à toutes les activités concernées par ce DNSH.

Pour les infrastructures de transport ferroviaire, l'Epic a bien identifié les risques climatiques physiques pouvant impacter la gestion : vagues de chaleur, tempêtes (y compris tempêtes de neige, de poussière de sable), fortes précipitations (pluie, grêle,

neige/glace), inondations (côtière, fluviale, par remontée des eaux souterraines). Les impacts de ces risques climatiques sur l'activité ont bien été évalués dans le cadre du Plan d'action changement climatique RATP Infrastructures, ainsi qu'à l'aide de mesures financières et/ou d'explication des impacts physiques sur le matériel roulant. L'analyse des risques a été réalisée en utilisant les scénarios du dernier rapport du Giec. Les solutions d'adaptation mises en œuvre et prévues sont également documentées au niveau de RATP Infrastructures pour permettre la bonne continuité de l'activité, avec des objectifs à échéance de moins de cinq ans pour répondre à ces risques dans le cas des actifs déjà existants (par exemple, la surveillance des zones de vulnérabilité « acceptable » et « tolérable » vis-à-vis des risques hydrologiques pour le quatrième trimestre 2022, ou encore la mise en place d'un réseau de mesure de la température interne du rail directement en voie via IoT pour mieux cibler les zones nécessitant des LTV au quatrième trimestre 2022). D'autres solutions sont déjà intégrées dès la conception pour les actifs nouvellement construits/acquis (étude réalisée pour une construction d'infrastructure plus résiliente face à ces risques, etc.). Les impacts de ces solutions sur l'activité sont également analysés (pérennité de l'activité).

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 RATP Infrastructures dans le cadre de la gestion des infrastructures ferroviaires concernent, d'une part, les projets de chantier de construction, de rénovation et de prolongement liés aux infrastructures ferrées tramway, métro, RER et, d'autre part, les projets de maintenance. Dans le premier cas, ces projets sont soumis réglementairement à la réalisation d'une étude d'incidence sur l'environnement (EIE) selon la directive européenne n° 2011/92/UE. D'autre part, l'appendice B précise que lorsqu'une EIE est réalisée et comprend une évaluation des incidences sur l'eau conformément à la directive n° 2000/60/CE, alors aucune autre évaluation des incidences sur l'eau n'est requise si des mesures ont bien été adoptées pour faire face aux risques recensés. S'appuyant sur les réglementations en vigueur et les données collectées auprès de RATP Infrastructures, les projets de chantier respectent bien le critère Eau. Dans le deuxième cas, ces projets ne sont pas identifiés par la directive européenne n° 2011/92/UE comme devant faire l'objet d'une EIE. Cependant, ces projets respectent par ailleurs les obligations et contraintes réglementaires locales en matière d'études d'impact.

Transition vers une économie circulaire

Le critère DNSH Économie circulaire porte sur la valorisation des déchets de construction et de démolition produits sur les chantiers. Plus précisément, il est requis que 70% en poids de ces déchets soient préparés en vue du réemploi, du recyclage et d'autres formules de valorisation de matière, conformément à la hiérarchie des déchets et au protocole européen de traitement des déchets de construction et de démolition. De plus, il est attendu que les opérateurs limitent la production de ces déchets en tenant compte des meilleures techniques disponibles. Dans le cadre des activités de l'Epic, ce critère s'applique donc aux activités de chantiers de construction et de démolition, et non aux activités courantes de maintenance.

Bien que des mesures soient effectivement mises en œuvre au niveau du Groupe concernant la gestion des déchets de chantier, ces mesures ne sont actuellement pas suivies au niveau central. Il n'a pas été possible de démontrer que 70% des déchets de construction et de démolition des chantiers sont valorisés ni d'affirmer que la production de déchets est limitée.

La part de l'activité 6.14 alignée au titre de l'exercice 2022 concerne donc uniquement les activités courantes de maintenance, valorisée dans les dépenses d'exploitation.

Prévention et contrôle de la pollution

Le critère DNSH Pollution porte sur l'utilisation de l'infrastructure, ainsi que les travaux de construction et de maintenance de cette infrastructure, en fonction de la sensibilité de la zone touchée. Dans le cadre de son utilisation, les bruits et vibrations causés doivent être atténués par la mise en place de tranchées ouvertes, de murs antibruit ou d'autres mesures, conformément à la directive européenne n° 2002/49/CE. Dans le cadre des travaux de construction ou de maintenance, des mesures doivent être adoptées pour réduire le bruit, la poussière et les émissions de polluants.

L'Epic se conforme bien à ce critère, en mettant en œuvre des cartographies du bruit pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires et 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 ferrées. Au niveau des travaux de construction ou de maintenance des infrastructures ferroviaires, des rapports (CTP et CBS) sont effectués pour réduire le bruit et des études sont menées pour mesurer la surmortalité des agents en sous-terrain et pour le respect des seuils liés à la poussière et aux émissions de polluants. Des mesures ont bien 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.

Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes

Le critère DNSH Biodiversité porte sur le respect de l'appendice D de l'annexe I de l'acte délégué, qui requiert qu'une évaluation des incidences sur l'environnement ou un examen ait été réalisé conformément à la directive n° 2011/92/UE et que les mesures d'atténuation et de compensation requises le cas échéant soient mises en œuvre.

Les typologies de projets conduits par la business unit RATP Infrastructures dans le cadre de la gestion des infrastructures ferroviaires concernent, d'une part, les projets de chantier de construction, de rénovation et de prolongement liés aux infrastructures ferrées tramway, métro, RER et, d'autre part, les projets de maintenance. Dans le premier cas, il a été confirmé par RATP Infrastructures que des études d'impact sur l'environnement ont bien été réalisées et que des mesures d'atténuation identifiées le cas échéant ont bien été mises en place. Il a par ailleurs été confirmé que les sites localisés à proximité de zones sensibles ont été identifiés et qu'une évaluation appropriée a été réalisée, conformément aux réglementations en vigueur en France. Par conséquent, ces projets respectent bien le DNSH Biodiversité. 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.

ACTIVITÉ 6.15 INFRASTRUCTURES FAVORABLES AUX TRANSPORTS ROUTIERS ET AUX TRANSPORTS PUBLICS À FAIBLE INTENSITÉ DE CARBONE

Contribution substantielle

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 respecte ce critère par nature.

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, selon trois étapes décrites dans la section précédente portant sur l'activité 6.3 et applicables à toutes les activités concernées par ce DNSH.

Pour les infrastructures de centres bus, l'Epic a bien identifié les risques climatiques physiques pouvant impacter leur gestion : vagues de chaleur, tempêtes (y compris tempêtes de neige, de poussière de sable), fortes précipitations (pluie, grêle, neige/glace) et inondations (côtière, fluviale, par remontée des eaux souterraines). 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 (politique à suivre pour faire face aux inondations et épisode neigeux, déplacement des bus et centres bus dans d'autres zones en cas d'inondation ou de crue de la Seine, etc.).

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, dont les exigences sont décrites dans la section précédente portant sur l'activité 6.14 et applicables à toutes les activités concernées par ce DNSH.

Les typologies de projets conduits par la business unit réseaux de surfaces (RDS) dans le cadre de la gestion des infrastructures de centre bus concernent, d'une part, les projets de chantiers de construction ou de rénovation des infrastructures et, d'autre part, les projets de maintenance. Ces projets ne sont pas identifiés par la directive européenne n° 2011/92/UE comme devant faire l'objet d'une EIE. Cependant, ils respectent par ailleurs les obligations et contraintes réglementaires locales en matière d'études d'impact.

Transition vers une économie circulaire

Le critère DNSH Économie circulaire porte sur la valorisation des déchets de construction et de démolition produits sur les chantiers. Plus précisément, il est requis que 70% en poids de ces déchets soient préparés en vue du réemploi, du recyclage et d'autres formules de valorisation de matière, conformément à la hiérarchie des déchets et au protocole européen de traitement des déchets de construction et de démolition. De plus, il est attendu que les opérateurs limitent la production de ces déchets en tenant compte des meilleures techniques disponibles. Dans le cadre des activités de l'Epic, ce critère

s'applique donc aux activités de chantiers de construction et de démolition, et non aux activités courantes de maintenance.

Bien que des mesures soient effectivement mises en œuvre au niveau du Groupe concernant la gestion des déchets de chantier, ces mesures ne sont actuellement pas suivies au niveau central. Il n'a pas été possible de démontrer que 70% des déchets de construction et de démolition des chantiers sont valorisés ni d'affirmer que la production de déchets est limitée.

La part de l'activité 6.15 alignée au titre de l'exercice 2022 concerne donc uniquement les activités courantes de maintenance, valorisée dans les dépenses d'exploitation.

Prévention et contrôle de la pollution

Le critère DNSH Pollution porte sur l'utilisation de l'infrastructure et les travaux de construction et de maintenance de cette infrastructure, en fonction de la sensibilité de la zone touchée. Dans le cadre de son utilisation, les bruits et vibrations causés doivent être atténués par la mise en place de tranchées ouvertes, de murs antibruit ou d'autres mesures, conformément à la directive européenne n° 2002/49/CE. Dans le cadre des travaux de construction ou de maintenance, des mesures doivent être adoptées pour réduire le bruit, la poussière et les émissions de polluants.

L'Epic se conforme bien à ce critère en mettant en œuvre les 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. Au niveau des travaux de construction ou de maintenance des infrastructures de centres bus, des mesures ont bien été adoptées conformément à la réglementation en vigueur pour réduire le bruit, la poussière et les émissions de polluants.

Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes

Le critère DNSH Biodiversité porte sur le respect de l'appendice D de l'annexe I de l'acte délégué, dont les exigences sont décrites dans la section précédente portant sur l'activité 6.14 et applicables à toutes les activités concernées par ce DNSH.

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 respectent les obligations et contraintes réglementaires locales en matière d'études d'impact. Les sites localisés à proximité des zones sensibles ont par ailleurs été identifiés et une évaluation appropriée a été réalisée, conformément aux réglementations en vigueur en France.

Il est également requis par le DNSH que l'entretien de la végétation le long des infrastructures de transport routier permette d'éviter la propagation d'espèces envahissantes et que des mesures d'atténuation soient mises en œuvre pour éviter les collisions avec des animaux sauvages. Cela est bien appliqué par la business unit RDS, en conformité avec les réglementations en vigueur en France.

ACTIVITÉ 7.7 ACQUISITION ET PROPRIÉTÉ DE BÂTIMENTS

Contribution substantielle

Les critères de contribution substantielle applicables à l'activité d'acquisition et de propriété de bâtiments consistent à qualifier les bâtiments au regard de leur performance énergétique :

- 1) pour les bâtiments construits avant le 31 décembre 2020, un certificat de performance énergétique de classe A minimum a été délivré, ou le bâtiment fait partie du top 15% du parc immobilier

national le plus performant en matière de consommation d'énergie primaire;

- 2) pour les bâtiments construits après le 31 décembre 2020, la demande en énergie primaire est inférieure d'au moins 10% au seuil *Nearly Zero Energy Building* (NZEB). Pour les bâtiments d'une superficie supérieure à 5 000 m², le potentiel de réchauffement planétaire tout au long du cycle de vie a été calculé. Après achèvement, le bâtiment est soumis à des essais d'étanchéité à l'air et d'intégrité thermique;
- 3) les grands bâtiments non résidentiels sont exploités de manière efficace grâce à la surveillance et à l'évaluation de la performance énergétique.

Appliquée à l'Epic, 14 bâtiments non résidentiels de plus de 5 000 m² avec une puissance nominale utile supérieure à 290 kW ont été identifiés comme respectant le critère 3), car disposant d'un système de gestion technique du bâtiment (GTB).

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, selon trois étapes décrites dans la section précédente portant sur l'activité 6.3 et applicables à toutes les activités concernées par ce DNSH. La collecte des données réalisée pour le reporting taxonomie 2022 n'a pas permis d'obtenir des informations suffisantes pour justifier du respect de ce critère.

ACTIVITÉ 6.1 TRANSPORT FERROVIAIRE INTERURBAIN DE VOYAGEURS

Contribution substantielle

Les critères de contribution substantielle applicables à l'activité d'exploitation de transport ferroviaire interurbain de voyageurs portent sur les trains et voitures de voyageurs dont les émissions directes de CO₂ à l'échappement sont nulles. La contribution substantielle couvre également les trains et voitures de voyageurs dont les émissions directes de CO₂ à l'échappement sont nulles lorsqu'ils sont utilisés sur une voie équipée de l'infrastructure nécessaire et qu'ils utilisent un moteur conventionnel lorsqu'une telle infrastructure n'est pas disponible, c'est-à-dire les trains bimodes, qui peuvent être alignés de façon transitoire, à condition qu'ils respectent les autres critères d'examen techniques.

L'exercice de remontée des données taxonomie via la matrice de collecte partagée aux filiales DPEF de RATP Dev n'a pas permis de conclure sur le respect de ce critère. De ce fait, l'activité 6.1 ne pourra pas être qualifiée d'alignée sur l'exercice de reporting taxonomie 2022.

RESPECT DES GARANTIES MINIMALES

L'analyse des garanties minimales pour les activités éligibles et potentiellement alignées au regard des critères de contribution substantielle et DNSH du groupe RATP a reposé sur les éléments suivants :

- a) les articles 3 et 18 du règlement taxonomie (UE) n° 2020/852 portant sur les garanties minimales, définies comme des procédures qu'une entreprise met en œuvre pour s'aligner sur les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales et les principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme;
- b) les quatre textes fondateurs évoqués dans l'article 18 du règlement taxonomie, à savoir la Charte internationale des droits

de l'homme (1948, 1966), les principes et droits fixés par les huit conventions fondamentales citées dans la déclaration de l'Organisation internationale du travail (2002), les principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme (2011), et les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales (2011);

- c) les recommandations issues du rapport final sur les garanties minimales de la plateforme européenne sur la finance durable du 11 octobre 2022.

Droits humains y compris droits des travailleurs

Pour répondre aux garanties minimales en matière de droits humains, les plans de vigilance, publiés, d'une part, par l'Epic de façon volontaire (renvoi au chapitre concerné) 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.

En effet, les plans de vigilance incluent un processus de cartographie des risques spécifiques aux droits humains. De ces risques découlent des actions de prévention et d'atténuation au niveau de chaque détenteur de droits (i.e. mesures contre les discriminations, code éthique de RATP Dev...). Pour assurer le suivi de ces mesures, le plan inclut également des mesures d'évaluation (i.e. indicateurs de performance RATP Dev, référentiels en interne, retours d'expérience – REX – mis en place) et une gouvernance sur le périmètre de vigilance. Pour finir, des dispositifs d'alerte ont été mis en place pour remédier à ces impacts négatifs.

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, plusieurs mesures ont été mises en place au niveau de l'Epic et de RATP Dev, telles que :

- des politiques pour la prévention de la corruption, dont une politique de tolérance zéro et des procédures de conformité ayant été partagées à l'ensemble des pays et filiales de RATP Dev;
- un code de conduite des affaires Groupe diffusé dans toutes les entités du Groupe dont RATP Dev;
- un code éthique au niveau Groupe;
- une cartographie des risques intégrant le risque corruption, actualisée de façon annuelle et qui couvre toutes les entités et géographies du Groupe;
- la conformité à la loi Sapin II;
- une gouvernance dédiée au sujet de la prévention des risques de corruption avec le Cersec.

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 est en cours de signature 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.

L'approche du Groupe est basée sur quatre principes fondamentaux :

- respecter la loi où qu'il soit présent;
- développer une relation de confiance avec la Direction générale des finances publiques (DGFIP) dans le cadre du partenariat fiscal conclu en avril 2021;
- respecter les principes de l'OCDE en matière de prix de transfert « *Transfer pricing guidelines for multinational enterprises and tax administrations* »;
- évaluer et contrôler régulièrement ses pratiques fiscales.

En outre, le Groupe a décidé de mettre en œuvre une politique fiscale responsable, avec pour objectifs d'assurer une transparence et une conformité fiscale complètes, d'opter pour les solutions fiscales les plus pertinentes au regard de la réalité de ses activités et d'apporter de la prévisibilité à l'entreprise, tout en réduisant les risques fiscaux auxquels elle peut se trouver exposée. Cette politique se traduit par la note de gestion fiscale qui s'inscrit dans les principes de gouvernance Groupe. Ses règles s'appliquent à l'ensemble des fiscalistes du Groupe et concernent toutes les opérations fiscales. La note précise en effet que « les fiscalistes du Groupe peuvent proposer les options fiscales les plus favorables au groupe RATP, sachant que leurs propositions doivent être établies sur la base d'une analyse professionnelle, intègre, objective et respectueuse du droit ».

Un processus de contrôle interne des activités fiscales vient compléter ce dispositif.

Drôit de la concurrence

En matière de droit de la concurrence, plusieurs actions de sensibilisation des employés ont bien été mises en place. En effet, des politiques ont pu être engagées et présentées dans le code de conduite des affaires et de prévention de la corruption, et des actions de sensibilisation ont été effectuées auprès des comités de direction ainsi qu'auprès des employés.

Au niveau de l'Épic, l'ouverture à la concurrence du transport public en Île-de-France à partir du 1^{er} janvier 2025, après une situation de monopole historique, renforce les enjeux du Groupe sur le sujet. Aussi, un programme dédié au droit de la concurrence est en cours d'implémentation et a pour but de sensibiliser l'ensemble des salariés du Groupe. Par ailleurs, RATP Dev, confronté au sujet de la concurrence depuis sa création, a bien intégré ces sujets dans ces processus d'appel d'offres (exemple : montage contractuel en GIV) et de formation avec l'aide notamment des directions juridique et conformité.

Condamnations

Aucune condamnation n'a été relevée à l'échelle du groupe RATP sur les thématiques de droits humains, de corruption, de fiscalité ou de droit de la concurrence.

SYNTHÈSE DU RESPECT DES CRITÈRES D'ALIGNEMENT PAR ACTIVITÉ

Activités taxonomie	Contribution substantielle	Ne pas causer de préjudice important (DNSH)					Garanties minimales
		Adaptation	Eau	Économie circulaire	Pollution	Biodiversité	
6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	Trains et voitures électriques ou bimodes	Évaluation risques climat	NA	Mesures de gestion des déchets	Émission des trains bimodes	NA	Critères respectés
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	Tramway, RER, métro Bus électriques Bus dernière phase Euro VI	Évaluation risques climat Epic	NA	Gestion déchets maintenance et fin de vie Epic et certaines filiales Dev	100% tramway, RER, métro 37 bus Epic équipés pneumatiques	NA	Critères respectés
	Autres bus	Évaluation risques climat RATP Dev		Autres filiales Dev	Autres bus Epic Filiales bus Dev		
6.14 Infrastructures de transport ferroviaire	100% des infrastructures	Évaluation risques climat	Respect réglementations en vigueur	Taux de collecte des déchets de chantier non suivis (Capex) NA pour Opex	Mesures de réduction du bruit	Respect réglementations en vigueur	Critères respectés
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	100% des infrastructures	Évaluation risques climat	Respect réglementations en vigueur	Taux de collecte des déchets de chantier non suivis (Capex) NA pour Opex	Mesures de réduction du bruit	Respect réglementations en vigueur Végétation/prévention des collisions	Critères respectés
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	14 bâtiments non résidentiels	Évaluation risques climat	NA	NA	NA	NA	Critères respectés
	Autres bâtiments						

Critères respectés
 Critères non respectés
 NA : Non applicable

Méthodologie d'identification et de calcul des indicateurs taxonomie 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 Groupe a décidé d'appliquer un filtre de matérialité financière basé sur la contribution de ses entités au chiffre d'affaires consolidé sur l'exercice, ayant conduit à restreindre l'analyse d'éligibilité au numérateur sur le périmètre de l'Épic et des filiales de RATP Dev intégrées au reporting DPEF. Ainsi, les revenus générés par les autres filiales du Groupe n'ont pas été analysés pour cet exercice de reporting.

CHIFFRE D'AFFAIRES (CA)

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 2022.

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, divisée par le chiffre d'affaires net consolidé total du groupe RATP sur l'exercice 2022, 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.

Méthode de calcul

Au dénominateur

Le dénominateur du chiffre d'affaires correspond au chiffre d'affaires net consolidé du Groupe sur l'exercice 2022, établi en application de la norme IFRS 15, tel que présenté dans les états financiers du Groupe.

L'activité de la RATP, et donc une partie de sa rémunération, est régie par des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités dans le cas de l'Epic et avec d'autres autorités organisatrices (AO) dans le cadre des filiales de RATP Dev. Par conséquent, le chiffre d'affaires du groupe RATP se décompose entre les contributions des AO, dont Île-de-France Mobilités, et le chiffre d'affaires généré de façon externe.

Au numérateur éligible

Le numérateur éligible correspond à la somme du chiffre d'affaires net consolidé généré par les activités éligibles. Les étapes d'identification du chiffre d'affaires éligible sont les suivantes :

1. Pour l'Epic

- Sur le chiffre d'affaires des établissements « opérateur de transport » et « gestionnaire d'infrastructure » ont été retranchés les revenus non éligibles : la publicité, l'informatique, les télécommunications et les autres recettes annexes. Les chiffres d'affaires des établissements « sûreté » et « gestionnaire d'infrastructure pour le Grand Paris » ont également été exclus;
- les chiffres d'affaires spécifiques aux activités de gestion d'infrastructures de transport ferroviaire et d'exercice de la propriété de l'immobilier, disponibles en lecture directe dans les comptes, ont été alloués respectivement aux activités 6.14 et 7.7 de la taxonomie;
- la ventilation du chiffre d'affaires par mode de transport au titre de l'activité 6.3 et l'identification des infrastructures spécifiques au bus au titre de l'activité 6.15 n'étant pas disponibles dans les systèmes d'information, des clés d'allocation ont été calculées sur la base du budget 2023 puis réappliquées au compte de résultat 2022 :
 - pour l'exploitation du métro, RER et tramway au titre de l'activité 6.3 :
 - identification de la rémunération spécifique à ces modes, disponible en lecture directe dans le budget 2023,
 - isolement de la part allouée au mode de transport dans la rémunération des directions dites « mixtes » (i.e. M2E, MRF, MOP) sur la base des refacturations de ces directions auprès de l'établissement opérateur de transport,
 - application de la clé sur le compte de résultat 2022,

- pour l'exploitation du bus au titre de l'activité 6.3 et la gestion d'infrastructures centres bus au titre de l'activité 6.15 :
 - identification de la rémunération de la business unit RDS qui comprend l'infrastructure et le matériel roulant liés au bus,
 - allocation de la rémunération R2 aux infrastructures routières exclusivement, le matériel roulant faisant l'objet d'une subvention,
 - application de la clé de répartition faite sur les Opex taxonomie sur le reste du montant à hauteur de deux tiers pour le matériel roulant alloué au 6.3 et d'un tiers pour les infrastructures alloué au 6.15,
 - application de la clé sur le compte de résultat 2022.

2. Pour RATP Dev

L'analyse de l'éligibilité de RATP Dev au numérateur a porté sur les filiales de RATP Dev incluses dans le périmètre de reporting de la DPEF, soit 24 filiales contribuant à hauteur de 81,8% au chiffre d'affaires consolidé de RATP Dev. Chaque filiale a été analysée au regard de son activité principale. Ainsi, les revenus de la holding RATP Dev SA ont été retranchés au numérateur car non éligibles.

Pour les 23 filiales exploitant des transports urbains et suburbains, les revenus non éligibles ont été retranchés au chiffre d'affaires, à savoir les revenus de la publicité, la refacturation de coûts de développement, les prestations intellectuelles hors transport, les frais de management, la revente d'énergie, le chiffre d'affaires rétroactif et les autres recettes annexes.

Le chiffre d'affaires restant, correspondant au chiffre d'affaires transport, aux loyers commerciaux, à l'immobilier et aux prestations de maintenance vendues, a été valorisé par filiale au titre des sections suivantes :

- 6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs pour la filiale Bombela Operating Company;
- 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs pour les autres filiales DPEF éligibles.

Au numérateur aligné

Le numérateur aligné correspond à la somme du chiffre d'affaires net consolidé généré par les activités éligibles et alignées. Les étapes d'identification du chiffre d'affaires aligné sont les suivantes :

1. Pour l'Epic

- Sur la base du chiffre d'affaires éligible réparti par activité taxonomie, le chiffre d'affaires aligné a été identifié de la façon suivante :
- sur l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs :
 - maintien du chiffre d'affaires éligible métro, RER et tramway en totalité;
 - sur les activités 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire et 6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone :
 - maintien du chiffre d'affaires éligible généré par les Opex en totalité,
 - retrait du chiffre d'affaires éligible généré par les Capex non alignés au DNSH Économie circulaire;
 - sur l'activité 7.7 Acquisition et propriété de bâtiments, le montant aligné est nul en raison du non-respect du DNSH Adaptation.

2. Pour RATP Dev

Les activités éligibles de RATP Dev n'ont pu être qualifiées d'alignées pour les raisons explicitées dans la section Résultats/Chiffre d'affaires (page 18) et ont ainsi été exclues du numérateur aligné.

Tableau réglementaire

Activités économiques (1)	Code(s) (2)	Chiffre d'affaires absolu (3) (en euros)	Part du chiffre d'affaires (4) %	Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important (DNSH)											
				Atténuation du changement climatique (5) %	Adaptation au changement climatique (6) %	Ressources aquatiques et marines (7) %	Économie circulaire (8) %	Pollution (9) %	Biodiversité et écosystèmes (10) %	Atténuation du changement climatique (11) Oui/Non	Adaptation au changement climatique (12) Oui/Non	Ressources aquatiques et marines (13) Oui/Non	Économie circulaire (14) Oui/Non	Pollution (15) Oui/Non	Biodiversité et écosystèmes (16) Oui/Non	Garanties minimales (17) Oui/Non	Part du chiffre d'affaires alignée sur la taxonomie, année N (18) %	Part du chiffre d'affaires alignée sur la taxonomie, année N-1 (19) %	Catégorie activité habitante (20) H	Catégorie activité transitoire (21) T	
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																					
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées à la taxonomie)																					
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	H49.31	2 143 784 789 €	35%	100%	0%	-	-	-	-	-	Oui	-	Oui	Oui	-	Oui	35%			T	
6.14 Infrastructures de transport ferroviaire	F42.12 H52.21	553 644 708 €	9%	100%	0%	-	-	-	-	-	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	9%			H	
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	H49.31	390 651 887 €	6%	100%	0%	-	-	-	-	-	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	6%			H	
Chiffre d'affaires des activités durables sur le plan environnemental (i.e. alignés à la taxonomie) (A.1)		3 088 081 383 €	51%	100%	0%	-	-	-	-	-							51%				
A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées à la taxonomie)																					
6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	H49.10	94 499 913 €	1,6%																		
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	H49.31	1 649 928 123 €	27,2%																		
6.14 Infrastructures de transport ferroviaire	F42.12 H52.21	476 406 524 €	7,8%																		
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	H49.31	33 969 729 €	0,6%																		
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	L68.20	59 302 320 €	1%																		
Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignés à la taxonomie) (A.2)		2 314 106 608 €	38%																		
Total (A.1 + A.2)		5 402 187 992 €	89%																		
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																					
Chiffre d'affaires des activités non éligibles à la taxonomie (B)		673 673 384 €	11%																		
TOTAL (A + B)		6 075 861 376 €	100%																		

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (CAPEX)

Présentation de l'indicateur

L'indicateur Capex éligible correspond à la somme des dépenses d'investissement associées à des activités éligibles à la taxonomie, divisée par les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles du groupe RATP sur l'exercice 2022.

L'indicateur Capex aligné correspond à la somme des dépenses d'investissement associées à des activités éligibles et alignées à la taxonomie, divisée par les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles du groupe RATP sur l'exercice 2022, 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.

À noter que les Capex éligibles et/ou alignés peuvent relever de trois catégories telles que définies par l'article 8 du règlement taxonomie :

- a) les dépenses d'investissement associées à des activités éligibles et/ou alignées à la taxonomie;
- b) les dépenses d'investissement relevant de plans de Capex visant à étendre ou à rendre une activité durable;
- c) 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 2022, seules des dépenses d'investissement relevant de la première catégorie ont été identifiées.

Méthode de calcul

Au dénominateur

Le dénominateur des Capex correspond aux acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles, telles que présentées dans les états financiers du Groupe pour l'exercice 2022, et se décompose de la façon suivante :

- les acquisitions d'immobilisations corporelles sur l'exercice 2022;
- les acquisitions d'immobilisations incorporelles sur l'exercice 2022;
- les acquisitions de nouveaux droits d'utilisation en application de la norme IFRS 16.

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. Les activités non poursuivies concernent les activités londoniennes de transport en commun (hors *Sightseeing UK*) ainsi que des activités algériennes de transport en commun (tramways).

Le groupe RATP présente dans ses comptes consolidés la variation des actifs au bilan, retraitée des actifs financés par des subventions d'investissement. Deux lectures sont donc possibles :

- la valeur des immobilisations brutes, tenant compte des actifs subventionnés;
- la valeur des immobilisations nettes, ne tenant pas compte des actifs subventionnés.

Pour l'exercice taxonomie 2021 et dans l'attente de clarifications du régulateur, le groupe RATP a choisi de se conformer à la présentation des états comptables et a calculé le ratio taxonomie sur la base du dénominateur comptable, soit les immobilisations nettes de subventions. De manière volontaire, le Groupe a également publié en 2021 un indicateur basé sur les immobilisations brutes.

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 2022 l'ensemble de ses dépenses d'investissement, quelle que soit la source de leur financement, c'est-à-dire la valeur de ses immobilisations brutes.

Au numérateur éligible

Le numérateur éligible correspond à la part des dépenses d'investissement liées à des activités éligibles à la taxonomie. Les étapes d'identification des Capex éligibles sont les suivantes :

1. Pour l'Epic

- Retraitement de la base d'investissements de l'Epic, recensant l'ensemble des projets d'investissement, dans le but de cadrer avec les données comptables (retrait des dépenses ne générant pas d'actifs pour la RATP, ajout des stocks de rechange);
- retrait des projets non éligibles par nature, c'est-à-dire les stocks de rechange pour lesquels le détail n'est pas disponible, les dépenses de l'établissement sûreté, et les investissements portés par la holding à l'exception de l'immobilier;
- grâce au niveau de granularité disponible dans la base d'investissements, les projets liés à des activités éligibles ont pu être répartis entre les activités éligibles de l'Epic, à savoir :
 - l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs pour les Capex générés par le métro, RER, tramway et bus (exclusivement matériel roulant);
 - l'activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire pour les Capex portés par l'établissement gestionnaire d'infrastructure;
 - l'activité 6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone pour les Capex générés par la partie infrastructure du bus;
 - l'activité 7.7 Acquisition et propriété de bâtiments pour les Capex portés par la direction immobilière de la holding.

Les dépenses d'investissement en « mesures individuelles » liées à la performance énergétique des bâtiments n'ont pas pu être isolées dans la base d'investissements de l'Epic car faisant partie intégrante de lignes de projets de rénovation des actifs.

2. Pour RATP Dev

- Extraction des bases de données consolidées pour isoler les flux d'acquisitions sur l'année;
- retrait des flux non éligibles, à savoir les immobilisations incorporelles et les droits d'utilisation aux autres immobilisations incorporelles;
- répartition des Capex restants, à savoir les immobilisations corporelles et les droits d'utilisation liés aux constructions, à l'installation et outillage, et au matériel de transport, selon l'activité principale de la filiale, à savoir :
 - l'activité 6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs pour la filiale Bombela Operating Company,
 - l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs, pour les autres filiales éligibles du périmètre DPEF.

Au numérateur aligné

Le numérateur aligné correspond à la somme des dépenses d'investissement liées à des activités éligibles et alignées. Les étapes d'identification des Capex alignés sont les suivantes :

1. Pour l'Epic

Sur la base des Capex éligibles répartis par activité taxonomie, les Capex alignés ont été identifiés de la façon suivante :

- sur l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs :
 - maintien des Capex éligibles liés au métro, RER et tramway en totalité,
 - application d'une clé d'allocation basée sur le nombre de bus alignés acquis en 2022, soit 20 sur 485 sur les Capex éligibles du bus;
- sur les activités 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire et 6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux

- transports publics à faible intensité de carbone, le montant aligné est nul en raison du non-respect du DNSH Économie circulaire;
- sur l'activité 7.7 Acquisition et propriété de bâtiments, le montant aligné est nul en raison du non-respect du DNSH Adaptation.

2. Pour RATP Dev

Les activités éligibles de RATP Dev n'ont pu être qualifiées d'alignées pour les raisons explicitées dans la section Résultats/Chiffre d'affaires (page 18) et ont ainsi été exclues du numérateur aligné.

Tableau réglementaire

Activités économiques (1)	Codé(s) (2)	Capex absolu (3) (en euros)	Part des Capex (4) %	Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important (DNSH)										
				Atténuation du changement climatique (5) %	Adaptation au changement climatique (6) %	Ressources aquatiques et marines (7) %	Économie circulaire (8) %	Pollution (9) %	Biodiversité et écosystèmes (10) %	Atténuation du changement climatique (11) Oui/Non	Adaptation au changement climatique (12) Oui/Non	Ressources aquatiques et marines (13) Oui/Non	Économie circulaire (14) Oui/Non	Pollution (15) Oui/Non	Biodiversité et écosystèmes (16) Oui/Non	Garanties minimales (17) Oui/Non	Part des Capex alignée sur la taxonomie, année N (18) %	Part des Capex alignée sur la taxonomie, année N-1 (19) %	Catégorie activité habilitante (20) H	Catégorie activité transitoire (21) T	
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																					
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées à la taxonomie)																					
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	H49.31	694 707 347 €	31%	100%	0%	-	-	-	-	-	Oui	-	Oui	Oui	-	Oui	31%			T	
Capex des activités durables sur le plan environnemental (i.e. alignés à la taxonomie) (A.1)		694 707 347 €	31%	100%	0%	-	-	-	-	-							31%			T	
A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées à la taxonomie)																					
6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	H49.10	- €	0,0%																		
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	H49.31	245 591 952 €	10,9%																		
6.14 Infrastructures de transport ferroviaire	F42.12 H52.21	799 082 389 €	35%																		
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	H49.31	103 077 011 €	4,6%																		
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	L68.20	24 213 422 €	1,1%																		
Capex des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignés à la taxonomie) (A.2)		1 171 964 773 €	52%																		
Total (A.1 + A.2)		1 866 672 120 €	83%																		
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																					
Capex des activités non éligibles à la taxonomie (B)		395 618 911 €	17%																		
TOTAL (A + B)		2 262 291 031 €	100%																		

DÉPENSES D'EXPLOITATION (OPEX)

Présentation de l'indicateur

L'indicateur Opex éligible correspond à la somme des dépenses d'exploitation associées à des activités éligibles à la taxonomie, divisée par la somme des Opex du Groupe correspondant à la définition de l'article 8 du règlement taxonomie.

L'indicateur Opex aligné correspond à la somme des dépenses d'exploitation associées à des activités éligibles et alignées à la taxonomie, divisée par le total des Opex du Groupe correspondant à la définition de l'article 8 du règlement 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.

Méthode de calcul

Au dénominateur

Le dénominateur défini par la taxonomie européenne concerne les coûts directs non capitalisés liés à la R&D, aux mesures de rénovation des bâtiments, à l'entretien et aux réparations, ainsi que toutes les autres dépenses directes liées à l'entretien quotidien des actifs corporels par l'entreprise ou par un tiers sous-traitant, qui sont nécessaires pour assurer le fonctionnement continu et efficace de ces actifs, et, enfin, aux locations à court terme.

Ces coûts ont été identifiés dans les comptes comptables consolidés Groupe de l'exercice 2022 par la méthode suivante :

- R&D identifiée au niveau de l'Epic, contributeur majoritaire :
 - compte #617 « Études et recherches » après retraitement des frais ne portant pas sur de la R&D (coûts des activités « direction » et « support »),
 - compte #641 « Rémunération du personnel » en isolant les frais de personnel relatifs à l'équipe R&D;
- entretiens et réparations :
 - compte #615 « Entretien et réparation » au niveau Groupe,
 - compte #611 « Sous-traitance » uniquement chez RATP Dev;
- locations court terme :
 - compte #613 « Locations » au niveau Groupe, retraité des annulations IFRS 16,
 - compte #612 « Redevances » uniquement chez RATP Dev, retraité des annulations IFRS 16.

Au numérateur éligible

Les dépenses d'exploitation prises en compte au dénominateur ont été considérées comme éligibles dès lors qu'elles sont liées aux actifs ou aux processus associés à des activités éligibles à la taxonomie.

1. Pour l'Epic

Identification dans les comptes sociaux de l'Epic :

- retrait des coûts directs liés aux activités non éligibles : dépenses non directement liées à l'exploitation de transport, à la gestion d'infrastructures ou à l'immobilier (la sûreté et sécurité, l'informatique et la télécommunication) et les locations non éligibles (fibre optique, mobilier et matériel de bureau);
- identification d'une clé d'allocation sur les directions contribuant au compte #615 « Entretien et réparation » dans le compte de résultat 2022 :
 - pour l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs sur le métro, RER, et tramway :
 - ventilation de la part allouée au mode de transport sur les directions dites « mixtes » (i.e. M2E, MRF, MOP – application de la clé du chiffre d'affaires, CML – relié à l'exploitation de transport et ventilé par une clé de trafic),

- identification en direct sur les entités directement contributrices : business units MTS et SEM pour le métro, business unit RER pour le RER, TMW pour le tramway,
- pour les activités 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs sur le bus et 6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone : ventilation de la contribution de la business unit RDS entre le matériel roulant et l'infrastructure,
- pour les activités 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire et 7.7 Acquisition et propriété de bâtiments : identification directe sur les entités directement contributrices : gestionnaire d'infrastructure pour les infrastructures et direction SVD pour l'immobilier;
- application de la clé d'allocation aux autres natures de charges taxonomiques de R&D et locations court terme.

2. Pour RATP Dev

Identification dans le compte de résultat consolidé par destination de RATP Dev, pour les 24 filiales du périmètre de la DPEF :

- prise en compte de la base d'Opex taxonomie identifiée spécifiquement pour RATP Dev de la façon suivante :
 - l'ensemble des frais d'entretien et de réparation à l'exception de la maintenance informatique,
 - les dépenses liées à la sous-traitance relatives à l'entretien et la réparation telle que la « Sous-traitance de la maintenance des infrastructures » et « Entretien, honoraires, sous-traitance (CPS) »,
 - l'ensemble des locations court terme : prise en compte des « Redevances d'usage des biens (...) », des « Locations simples et financement » sur les infrastructures et le matériel roulant, de la « Location et de la maintenance du mobilier » ainsi que de la « Location des locaux », le tout retraité des annulations IFRS 16,
 - aucun coût de R&D n'a été identifié;
- retrait des coûts directs non directement liés à l'exploitation de transport, à la gestion d'infrastructures ou à l'immobilier (la sûreté et aux locations non éligibles (mobilier et matériel de bureau);
- ventilation des Opex par section taxonomie selon l'activité principale de la filiale, à savoir :
 - l'activité 6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs pour la filiale Bombela Operating Company,
 - l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs, pour les autres filiales éligibles du périmètre DPEF.

Au numérateur aligné

Le numérateur aligné correspond à la somme des Opex liés à des activités éligibles et alignées. Les étapes d'identification des Opex alignés sont les suivantes :

1. Pour l'Epic

Sur la base des Opex éligibles répartis par activité taxonomie, les Opex alignés ont été identifiés de la façon suivante :

- identification d'une clé d'allocation sur les entités contribuant au compte #615 « Entretien et réparation » dans le compte de résultat 2022 pour la part éligible :
 - sur l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs :
 - maintien des Opex éligibles métro, RER et tramway en totalité,
 - application d'une clé d'allocation moyennée sur les bus alignés en Opex (37/4700) sur les Opex éligibles bus,
 - sur les activités 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire et 6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone :
 - maintien des Opex éligibles en totalité,
 - sur l'activité 7.7 Acquisition et priorité de bâtiments, le montant aligné est nul en raison du non-respect du DNSH Adaptation;

— application de la clé d'allocation identifiée sur le compte #615 « Entretien et réparation » sur les charges de locations court terme et de R&D.

2. Pour RATP Dev

Les activités éligibles de RATP Dev n'ont pu être qualifiées d'alignées pour les raisons explicitées dans la section Résultats/Chiffre d'affaires (page 18) et ont ainsi été exclues du numérateur aligné.

Tableau réglementaire

Activités économiques (1)	Code(s) (2)	Opex absolu (3) (en euros)	Part des Opex (4) %	Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important (DNSH)									
				Atténuation du changement climatique (5) %	Adaptation au changement climatique (6) %	Ressources aquatiques et marines (7) %	Économie circulaire (8) %	Pollution (9) %	Biodiversité et écosystèmes (10) %	Atténuation du changement climatique (11) Oui/Non	Adaptation au changement climatique (12) Oui/Non	Ressources aquatiques et marines (13) Oui/Non	Économie circulaire (14) Oui/Non	Pollution (15) Oui/Non	Biodiversité et écosystèmes (16) Oui/Non	Garanties minimales (17) Oui/Non	Part des Opex alignée sur la taxonomie, année N (18) %	Part des Opex alignée sur la taxonomie, année N-1 (19) %	Catégorie activité habilitante (20) H	Catégorie activité transitoire (21) T
A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																				
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées à la taxonomie)																				
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	H49.31	156 380 993 €	32%	100%	0%	-	-	-	-	-	Oui	-	Oui	Oui	-	Oui	40%			T
6.14 Infrastructures de transport ferroviaire	F42.12 H52.21	47 500 636 €	10%	100%	0%	-	-	-	-	-	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	12%			H
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	H49.31	10 643 963 €	2%	100%	0%	-	-	-	-	-	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	3%			H
Opex des activités durables sur le plan environnemental (i.e. alignés à la taxonomie) (A.1)		214 525 593 €	45%	100%	0%	-	-	-	-	-							55%			
A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées à la taxonomie)																				
6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	H49.10	36 175 €	0,0%																	
6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	H49.31	21 981 289 €	4,6%																	
6.14 Infrastructures de transport ferroviaire	F42.12 H52.21	480 376 €	0,1%																	
6.15 Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone	H49.31	3 744 634 €	0,8%																	
7.7 Acquisition et propriété de bâtiments	L68.20	10 111 227 €	2%																	
Opex des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignés à la taxonomie) (A.2)		36 353 700 €	8%																	
TOTAL (A.1 + A.2)		250 879 293 €	52%																	
B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE																				
Opex des activités non éligibles à la taxonomie (B)		230 539 287 €	48%																	
TOTAL (A + B)		481 418 580 €	100%																	

Table de correspondance

Thème de la déclaration de performance extra-financière	Pages	ISO 26000	Principes du Pacte mondial de l'ONU	ODD
Parties prenantes du Groupe	55	5.3.3/6.8.3	#1-10	17
Nos enjeux RSE	55	5.3.3/6.8.3	#1-10	17
Politique RSE du Groupe	54	6.2	#1-10	16/17
Gouvernance	54	6.2	#1-10	16/17
Innovation au service de la ville durable	52	6.5.2	#9	9
1 – ÊTRE UN ACTEUR MAJEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA VILLE DURABLE				
1.1 Construire une offre de mobilité connectée et accessible	60	6.5/6.7/6.8	#1 #9	1/3/8/9/10/11/16/17
La sécurité des voyageurs comme priorité absolue	65	6.7.4	#1 #2	3/16
Incarner la mobilité durable et la ville intelligente au service des voyageurs	60	6.7.5	#1 #8 #9	9/10/11
La lutte contre le sentiment d'insécurité dans les transports	66	6.8.3	#1 #2	1/8
Pour une société plus inclusive : l'accès à la mobilité pour tous, un défi humain et technique	62	6.7.2	#1 #8 #9	8/10/17
1.2 Agir en faveur de la santé environnementale	68	6.5	#7	3/11
Faire de la qualité de l'air en station une priorité environnementale	68	6.5.3	#7	3/11
Réduire les nuisances sonores et vibratoires	69	6.5.3	#7	3/11
Maîtriser l'exposition aux ondes électromagnétiques	71	6.7.4	#1 #2	3
1.3 Favoriser l'intégration urbaine et la mixité fonctionnelle	71	6.5	#1 à #10	11
Restructurer les sites industriels pour favoriser la mixité urbaine	71	6.5.3	#8	11
Favoriser la biodiversité en ville	72	6.5.3	#8	11
2 – RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE				
2.1 Réduire notre empreinte carbone et économiser les ressources	73	6.5/6.7	#7 #8 #9	7/13
Agir pour le climat et la transition énergétique	76	6.5.5	#7 #8 #9	7/13
Maîtriser les risques environnementaux et promouvoir l'amélioration continue	77	6.5.3	#7	7/13
2.2 Développer l'économie circulaire	78	6.5/6.7	#7 #8 #9	6/9/12/13
Favoriser l'écologie industrielle et territoriale	78	6.5.2/6.5.3	#8	6
Préserver les ressources	78	6.5.4/6.5.5/6.7.5	#7 #8 #9	6/9/12/13
Gérer les déchets de manière responsable	79	6.5.4/6.5.5/6.7.5	#7 #8 #9	6/9/12/13
2.3 Promouvoir les démarches d'amélioration continue et d'écoconception	80	6.5.4/6.7.5	#8 #9	9/12
3 – AFFIRMER NOTRE RESPONSABILITÉ SOCIALE ET SOCIÉTALE				
3.1 Contribuer à la vitalité économique et à la solidarité dans les territoires	80	6.8	#1	1/4/8/10
Favoriser l'insertion sociale et professionnelle	80	6.8.3	#1 à #10	1/8
Favoriser l'action territoriale	81	6.8.3	#1 à #10	1/8
Les achats, un levier pour l'emploi des publics les plus fragiles	81	6.8.3	#1 à #10	1/8
Des pratiques d'achat en faveur des PME	82	6.8.3	#1 à #10	1/8
Lutter contre la grande exclusion	82	6.8.3	#1 #2	1/8
Une Fondation au service des territoires	83	6.8.3	#1	1/4/5/6/8/10/11/12/17
3.2 Favoriser un management stimulant l'engagement des salariés	85	6.3/6.4	#1 #3 #6	1/3/4/5/8/10
Optimiser la gestion des compétences	85	6.4	#6	4
Attirer et retenir les talents	85	6.4.4/6.4.7	#6	4/8
Faire de la diversité un facteur de réussite	86	6.4.4/6.4.7	#6	4/8
Assurer l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes	86	6.3.7/6.3.10	#1 #2 #4 #5 #6	1/3/5/8/10
L'emploi et l'insertion des personnes en situation de handicap	86	6.3.7/6.3.10	#1 #6	1/8/10
Favoriser un dialogue social harmonisé et de proximité	86	6.4.4/6.4.5	#3	3/17
Prévenir les risques professionnels et favoriser la santé des collaborateurs de la RATP	87	6.4.4/6.4.6	#1 #2 #6	3/8
3.3 S'assurer de la loyauté des pratiques dans notre chaîne de valeur	88	6.6/6.7	#1 à #10	10/11/12/16
L'éthique, socle de nos actions et de nos comportements au service de nos clients	89	6.6.3	#1 à #10	16
Programme de <i>compliance</i> : pour une vigilance accrue dans la conduite des affaires	89	6.6.3	#1 à #10	16
Gestion des données personnelles	90	6.6.3	#1 à #10	16
Risques et vigilance dans la chaîne d'approvisionnement	90	6.6.6/6.7.3	#1 à #10	8/10/11/12

Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la déclaration consolidée de performance extra-financière

Exercice clos le 31 décembre 2022

Au conseil d'administration,

En notre qualité de commissaire aux comptes de votre entité désigné organisme tiers indépendant ou OTI (« tierce partie »), accrédité par le Cofrac sous le numéro 3-1884⁽¹⁾, nous avons mené des travaux visant à formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur les informations historiques (constatées ou extrapolées) de la déclaration consolidée de performance extra-financière, préparées selon les procédures de l'entité (ci-après le « référentiel »), pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 (ci-après respectivement les « informations » et la « déclaration »), établie de manière volontaire par votre entité dans le respect des dispositions des articles L. 225-102-1, R. 225-105 et R. 225-105-1 du Code de commerce.

CONCLUSION

Sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre, telles que décrites dans la partie « Nature et étendue des travaux », et des éléments que nous avons collectés, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que la déclaration est conforme aux dispositions réglementaires applicables et que les Informations, prises dans leur ensemble, sont présentées, de manière sincère, conformément au Référentiel.

COMMENTAIRE

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus et conformément aux dispositions de l'article A. 225-3 du Code de commerce, nous formulons le commentaire suivant :

Le périmètre de reporting des indicateurs « Nombre d'heures de formation » et « Quantité de déchets produite » couvre respectivement 93,32 % et 89,55 % des informations et 91,20 % des effectifs, et n'inclut pas en particulier les activités des filiales du groupe RATP Dev Transit London et Mobility Cairo.

PRÉPARATION DE LA DÉCLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE

L'absence de cadre de référence généralement accepté et communément utilisé ou de pratiques établies sur lesquels s'appuyer pour évaluer et mesurer les Informations permet d'utiliser des techniques de mesure différentes, mais acceptables, pouvant affecter la comparabilité entre les entités et dans le temps.

Par conséquent, les Informations doivent être lues et comprises en se référant au Référentiel dont les éléments significatifs sont présentés dans la déclaration (ou disponibles sur le site Internet ou sur demande au siège de l'entité).

LIMITES INHÉRENTES À LA PRÉPARATION DES INFORMATIONS

Les informations peuvent être sujettes à une incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées. Certaines informations sont sensibles aux choix méthodologiques, hypothèses et/ou estimations retenues pour leur établissement et présentées dans la déclaration.

RESPONSABILITÉ DE L'ENTITÉ

Il appartient au conseil d'administration de :

- sélectionner ou établir des critères appropriés pour la préparation des informations;
- préparer une déclaration conforme aux dispositions légales et réglementaires, incluant une présentation du modèle d'affaires, une description des principaux risques extra-financiers, une présentation des politiques appliquées au regard de ces risques ainsi que les résultats de ces politiques, incluant des indicateurs clés de performance;
- préparer la déclaration en appliquant le référentiel de l'entité tel que mentionné ci-avant; ainsi que
- mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement des informations ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

La déclaration a été établie par le conseil d'administration.

RESPONSABILITÉ DU COMMISSAIRE AUX COMPTES DÉSIGNÉ OTI

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, de formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur :

- la conformité de la déclaration aux dispositions prévues à l'article R. 225-105 du Code de commerce;
- la sincérité des informations historiques (constatées ou extrapolées) fournies en application du 3° du I et du II de l'article R. 225-105 du Code de commerce, à savoir les résultats des politiques, incluant des indicateurs clés de performance, et les actions, relatifs aux principaux risques.

Comme il nous appartient de formuler une conclusion indépendante sur les Informations telles que préparées par la direction, nous ne sommes pas autorisés à être impliqués dans la préparation desdites Informations, car cela pourrait compromettre notre indépendance.

Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur :

- le respect par l'entité des autres dispositions légales et réglementaires applicables;
- la sincérité des informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) n° 2020/852 (taxonomie verte) et communiquées de manière volontaire par l'entité;
- la conformité des produits et services aux réglementations applicables.

(1) Accréditation Cofrac Inspection, n° 3-1884, portée disponible sur le site www.cofrac.fr.

DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES ET DOCTRINE PROFESSIONNELLE APPLICABLE

Nos travaux décrits ci-après ont été effectués conformément aux dispositions des articles A. 225 1 et suivants du Code de commerce, à la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention, notamment l'avis technique de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes, l'intervention du commissaire aux comptes, l'intervention de l'OTI – DPEF, tenant lieu de programme de vérification, et à la norme internationale ISAE 3000 (révisée)⁽¹⁾.

INDÉPENDANCE ET CONTRÔLE QUALITÉ

Notre indépendance est définie par les dispositions prévues à l'article L. 822-11 du Code de commerce et dans le Code de déontologie de la profession. Par ailleurs, nous avons mis en place un système de contrôle qualité qui comprend des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des textes légaux et réglementaires applicables, des règles déontologiques et de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention.

MOYENS ET RESSOURCES

Nos travaux ont mobilisé les compétences de trois personnes et se sont déroulés entre janvier 2023 et mars 2023 sur une durée totale d'intervention de quatre semaines.

Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos spécialistes en matière de développement durable et de responsabilité sociétale. Nous avons mené quatre entretiens avec les personnes responsables de la préparation de la déclaration.

NATURE ET ÉTENDUE DES TRAVAUX

Nous avons planifié et effectué nos travaux en prenant en compte le risque d'anomalies significatives sur les Informations.

Nous estimons que les procédures que nous avons menées en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée :

- nous avons pris connaissance de l'activité de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation et de l'exposé des principaux risques;
- nous avons apprécié le caractère approprié du référentiel au regard de sa pertinence, son exhaustivité, sa fiabilité, sa neutralité et son caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur;
- nous avons vérifié que la déclaration couvre chaque catégorie d'information prévue au III de l'article L. 225-102-1 en matière sociale et environnementale;
- nous avons vérifié que la déclaration présente les informations prévues au II de l'article R. 225-105 lorsqu'elles sont pertinentes au regard des principaux risques et comprend, le cas échéant, une explication des raisons justifiant l'absence des informations requises par le 2^e alinéa du III de l'article L. 225-102-1;

- nous avons vérifié que la déclaration présente le modèle d'affaires et une description des principaux risques liés à l'activité de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation, y compris, lorsque cela s'avère pertinent et proportionné, les risques créés par ses relations d'affaires, ses produits ou ses services, ainsi que les politiques, les actions et les résultats, incluant des indicateurs clés de performance afférents aux principaux risques;
- nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour :
 - apprécier le processus de sélection et de validation des principaux risques ainsi que la cohérence des résultats, incluant les indicateurs clés de performance retenus, au regard des principaux risques et politiques présentés,
 - corroborer les informations qualitatives (actions et résultats) que nous avons considérées les plus importantes présentées en annexe. Pour certains risques⁽²⁾, nos travaux ont été réalisés au niveau de l'entité consolidante, pour les autres risques, des travaux ont été menés au niveau de l'entité consolidante et dans une sélection d'entités⁽³⁾;
- nous avons vérifié que la déclaration couvre le périmètre consolidé, à savoir l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation conformément à l'article L. 233-16;
- nous avons pris connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entité et avons apprécié le processus de collecte visant à l'exhaustivité et à la sincérité des Informations;
- pour les indicateurs clés de performance et les autres résultats quantitatifs que nous avons considérés les plus importants présentés en annexe, nous avons mis en œuvre :
 - des procédures analytiques consistant à vérifier la correcte consolidation des données collectées ainsi que la cohérence de leurs évolutions,
 - des tests de détail sur la base de sondages ou d'autres moyens de sélection, consistant à vérifier la correcte application des définitions et procédures et à rapprocher les données des pièces justificatives. Ces travaux ont été menés auprès d'une sélection d'entités contributrices et couvrent entre 30% et 100% des données consolidées sélectionnées pour ces tests;
- nous avons apprécié la cohérence d'ensemble de la déclaration par rapport à notre connaissance de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation.

Les procédures mises en œuvre dans le cadre d'une mission d'assurance modérée sont moins étendues que celles requises pour une mission d'assurance raisonnable effectuée selon la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes; une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus.

Paris-la Défense,
le 15 mars 2023

KPMG SA

Stéphanie Millet
Associée

Anne Garans
Expert ESG

(1) ISAE 3000 (révisée) – Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information.

(2) Taux de particules dans les stations du réseau souterraines du réseau Squales, réduction des émissions de GES par voyageur-kilomètre par rapport à 2015, consommation d'énergie liée à la traction, taux de sites industriels certifiés ISO 14001, consommation totale d'eau en m³, quantité totale de déchets valorisés, taux de conflictualité, taux de féminisation des effectifs, taux de gravité des accidents du travail, nombre d'alertes du dispositif d'alerte éthique.

(3) RATP Epic et trois filiales RATP Dev : Autolinee Toscane (Italie), Mobility Cairo (Égypte) et Transit London (UK).

Annexe

INFORMATIONS QUALITATIVES (ACTIONS ET RÉSULTATS) CONSIDÉRÉES LES PLUS IMPORTANTES

Dispositifs mis en place pour garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Actions de maîtrise de la pollution environnementale et sonore

Engagements et actions de réduction de l'impact des activités sur la biodiversité

Politiques et dispositifs de prise en compte des enjeux RSE dans la stratégie

Politiques et dispositifs mis en place en matière de gestion numérique, éthique et responsable

Actions de partenariats et de mécénat

INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE ET AUTRES RÉSULTATS QUANTITATIFS CONSIDÉRÉS LES PLUS IMPORTANTS

Taux de particules dans les stations souterraines du réseau Squales

Réduction des émissions de GES par voyageur-kilomètre par rapport à 2015

Consommation d'énergie liée à la traction

Taux de sites industriels certifiés ISO 14001

Consommation d'eau en m³

Quantité totale de déchets valorisés en tonnes

Taux de conflictualité

Taux de féminisation des effectifs

Taux de gravité des accidents du travail

Nombre d'alertes du dispositif d'alerte éthique

RAPPORT DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Composition du conseil d'administration, gouvernance et travaux du conseil

PAGE 123

Politique de diversité

PAGE 126

Annexe 1 — Liste des administrateurs et de leurs mandats au 31 décembre 2022

PAGE 129

Annexe 2 — Rémunérations des administrateurs

PAGE 131

Annexe 3 — Conventions conclues par une filiale avec un administrateur

PAGE 131

Aux termes du troisième alinéa de l'article 222-9 du règlement général de l'Autorité des marchés financiers, la Régie autonome des transports parisiens (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.

1 – Composition du conseil d'administration, gouvernance et travaux du conseil

1.1 – Composition

Le conseil d'administration de la RATP se compose actuellement de 27 membres, répartis de la manière suivante⁽¹⁾ :

- neuf représentants de l'État, nommés par décret;
- neuf personnalités nommées par décret :
 - deux personnalités choisies en fonction de leurs compétences dans le domaine des transports ou des politiques de déplacement,
 - trois personnalités issues des milieux socio-économiques,
 - deux représentants des clients des transports collectifs,
 - deux élus des communes ou groupements de communes concernés par l'activité de l'entreprise;
- neuf représentants des salariés élus par le personnel de l'entreprise dans les conditions prévues au chapitre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Un administrateur est proposé par le conseil pour être nommé président-directeur général par décret pris en conseil des ministres sur le rapport du ministre chargé des Transports.

Le commissaire du gouvernement et le chef de la mission de contrôle économique et financier des transports siègent de droit aux séances du conseil. Le secrétaire du comité social et économique ou son représentant assiste également aux séances du conseil.

La liste des administrateurs et de leurs mandats ainsi que les modalités de leur rémunération figurent en annexe.

1.2 – Gouvernance

1.2.1 – Précisions liminaires

La RATP est un établissement public industriel et commercial (Epic) contrôlé par l'État. En application du 5° de l'article L. 22-10-10 du Code de commerce, il convient de préciser que l'État y est représenté dans les conditions indiquées au point 1.1.

La RATP est soumise aux dispositions du décret n° 2022-251 du 24 février 2022 portant statut de la RATP.

En application du 4° de l'article L. 22-10-10 du Code de commerce, il est à noter que la RATP ne se réfère pas à un code de gouvernement d'entreprise. Les dispositions des codes de gouvernement d'entreprise les plus répandus (Afep-Medef et Middlednext) s'appliquent pour la plupart à des sociétés privées, le plus souvent cotées, qui sont éloignées de l'environnement juridique très spécifique de la RATP, en sa qualité d'Epic. Ainsi, le code Afep-Medef est majoritairement utilisé par les sociétés du CAC 40 et le code Middlednext s'adresse plutôt aux petites et moyennes entreprises cotées⁽²⁾.

1.2.2 – Prérogatives du conseil d'administration

Conformément aux dispositions de l'article 8 du décret n° 2022-251 du 24 février 2022 portant statut de la RATP, le conseil d'administration délibère notamment sur :

- 1) la fixation du siège de la Régie;
- 2) les conventions d'exploitation et de gestion d'infrastructure ainsi que celles portant sur les missions de sécurité avec Île-de-France Mobilités et leurs avenants;
- 3) les questions relatives au statut du personnel;
- 4) pour chaque exercice, les états prévisionnels des recettes et des dépenses, les comptes ainsi que les comptes consolidés du groupe que la Régie constitue avec ses filiales;
- 5) les projets d'investissement et de désinvestissement de la Régie;
- 6) la stratégie de financement, le plafond et le montant annuel des emprunts à émettre;
- 7) la conclusion des marchés publics que la Régie passe pour ses besoins en tant qu'entité adjudicatrice;
- 8) le déclassement des biens appartenant à la Régie, les acquisitions ou aliénations de tout bien immobilier, la délivrance des titres d'occupation ou des conventions de gestion du domaine public, les prises ou cessions à bail de tous biens immobiliers lorsque le bail a une durée supérieure à neuf ans;
- 9) les prises, extensions ou cessions de participations financières;
- 10) les actions judiciaires, transactions et désistements.

Le conseil peut déléguer au président-directeur général, dans les limites qu'il détermine, les attributions prévues aux 2°, 5° et 7° à 10°.

Par ailleurs, le conseil d'administration adopte son règlement intérieur conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2022-251 du 24 février 2022.

Relève en outre de la compétence du conseil l'approbation des marchés d'un montant supérieur à 60 millions d'euros HT que la RATP passe pour ses besoins en tant qu'entité adjudicatrice, après avis de la commission de la modernisation technique et technologique et du transport (CMTTT). En deçà de ce montant, il en délègue l'approbation au président-directeur général, qui peut lui-même déléguer ses pouvoirs et sa signature dans les conditions définies à l'article 12 du décret n° 2022-251 du 24 février 2022. Pour les marchés approuvés par le président-directeur général, la CMTTT recueille les observations formulées par les membres de la commission des marchés, pour information, au moins huit jours avant la tenue de sa séance.

(1) En cas de vacance pour quelque cause que ce soit du siège d'un membre de conseil d'administration ou de surveillance, son remplaçant n'exerce ses fonctions que pour la durée restant à courir jusqu'au renouvellement de la totalité dudit conseil. Les remplaçants des administrateurs représentants de l'État et des personnalités sont également nommés par décret.

Pour les représentants des salariés élus, les candidats venant sur une liste immédiatement après le dernier candidat élu sont appelés à remplacer les représentants élus sur cette liste dont le siège deviendrait vacant pour quelque cause que ce soit, sauf en cas de renouvellement du conseil d'administration ou de surveillance dans les conditions prévues à l'article 13 de la loi n° 83-675 sur la démocratisation du secteur public. En cas de vacance du siège réservé, celui-ci est assuré par le candidat inscrit sur la liste, placé immédiatement après le dernier candidat élu, et appartenant à la même catégorie que celui qu'il remplace. Si la liste concernée ne suffit plus à pallier les vacances, les sièges non pourvus demeurent vacants jusqu'à l'élection suivante. Toutefois, dans l'hypothèse où le nombre des vacances dépasse la moitié des sièges, une élection partielle est organisée, sauf dans les six derniers mois du mandat.

(2) Source : ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique : <https://www.economie.gouv.fr/facileco/gouvernement-ou-gouvernance-dentreprise>.

Cette délégation est également prévue, dans les mêmes conditions, pour la prise, l'extension ou la cession de participations financières d'un montant nominal inférieur à 15 millions d'euros et pour les opérations de reclassement des titres entre la RATP et les filiales dont elle détient plus de la moitié du capital ou qu'elle contrôle.

En application du 3° de l'article L. 225-37-4 du Code de commerce, il convient de préciser que l'État est compétent pour décider des augmentations de capital de la RATP et, en application du 6° du même article, que, en l'absence de convention portant sur des opérations courantes conclues à des conditions normales, il n'existe pas de procédure mise en place par le conseil en vue de vérifier que lesdites conventions respectent effectivement les dispositions de l'article L. 225-39 du Code de commerce.

Le conseil fixe à 2 millions d'euros le seuil en deçà duquel le président-directeur général est habilité à décider l'acquisition et l'aliénation de tous biens immobiliers, ainsi que le permet l'article 8 du décret n° 2022-251 du 24 février 2022 portant statut de la RATP.

En application de l'article 8 du décret n° 2022-251 du 24 février 2022 portant statut de la RATP, le conseil autorise la délivrance des titres d'occupation du domaine public appartenant ou affecté à la RATP, pour les occupations dont le montant de la redevance annuelle est supérieur à 10 millions d'euros HT. En deçà de ce montant, le conseil délègue au président-directeur général le pouvoir de délivrer les titres d'occupation du domaine public appartenant ou affecté à la RATP.

S'agissant des filiales et participations, le président-directeur général désigne le représentant de la RATP aux assemblées générales et au conseil d'administration des sociétés dans lesquelles elle détient des participations et il en informe le conseil. Le conseil d'administration de la RATP entend au moins une fois par an un rapport sur chacune des sociétés dans lesquelles elle détient une participation significative et il donne un avis sur le plan stratégique de la filiale RATP Développement et son budget.

1.2.3 – 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 :

- 1) convoquer le conseil d'administration dans les conditions fixées par les articles 5 et 6 du décret n° 2022-251 du 24 février 2022;
- 2) 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;
- 3) 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 prévu par l'article 13 du même décret;

- 4) décider la prise ou la cession à bail de tous biens immobiliers lorsque le bail a une durée égale ou inférieure à neuf ans;
- 5) établir l'état prévisionnel des recettes et des dépenses et ses décisions modificatives et, après approbation du conseil d'administration, les exécuter;
- 6) diriger l'ensemble des services, recruter et gérer le personnel dans le cadre du statut de celui-ci.

En complément, il convient de noter que la rémunération du président-directeur général est fixée par le ministre 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.

1.3 – Conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil

Sur proposition du président-directeur général, le conseil d'administration désigne le secrétaire du conseil, qui a la responsabilité des comptes rendus et procès-verbaux des séances du conseil et des commissions permanentes ou temporaires.

Le conseil se réunit au moins six fois par an, compte non tenu d'éventuelles réunions extraordinaires, notamment pour le renouvellement du mandat du conseil ou du président-directeur général.

Le conseil d'administration est doté de trois commissions et d'un comité d'audit chargés de préparer les décisions soumises au conseil et de compléter son information :

- la CMTTT examine plus particulièrement les dossiers relatifs à la modernisation et à l'innovation techniques et technologiques de l'entreprise. Elle traite des questions liées au développement et à la maintenance des réseaux, aux projets d'investissement, à la politique pluriannuelle d'investissement, aux marchés. Cette commission est présidée par M. Raulin, administrateur nommé au titre des personnalités choisies pour leurs compétences dans le domaine des transports ou des politiques de déplacement. Son vice-président est M. Roué, administrateur élu au titre des représentants des salariés;
- la commission économique et stratégique (CES) examine plus particulièrement les dossiers économiques et stratégiques, ainsi que les questions de prospective liées à l'évolution de l'environnement économique, concurrentiel et institutionnel de la RATP et du Groupe. Elle examine également les questions liées à la responsabilité sociale, sociétale et environnementale de l'entreprise, et notamment la prise en compte des nouvelles législations environnementales ainsi que la cohérence de la stratégie de l'entreprise avec sa raison d'être. Elle traite des questions liées au budget, aux comptes semestriels consolidés et aux comptes annuels sociaux et consolidés du groupe RATP (états financiers, rapport de gestion, déclaration de performance extra-financière – DPEF –, rapport de gouvernement), aux conventions d'exploitation et de gestion d'infrastructure ainsi que celles portant sur les missions de sûreté avec Île-de-France Mobilités, à la politique sociale, au plan de développement des compétences, au domaine immobilier de la RATP, aux activités des filiales et aux accords de coopération. Elle examine le plan d'entreprise et assure son suivi, les plans stratégiques et financiers de l'Epic et de ses principales filiales, le rapport d'activité et de développement durable, le rapport RSE et les rapports financiers semestriels et annuels. Elle donne un avis sur certaines opérations de croissance. Cette commission est présidée par M. Roche, administrateur nommé au titre des représentants de l'État. Sa vice-présidente est M^{me} Pedraza, administratrice élue au titre des représentants des salariés;

- la commission de l'innovation et du service aux clients examine plus particulièrement les dossiers relatifs aux services, et notamment le suivi des tableaux de bord de la qualité de service, le suivi des conventions d'exploitation et de gestion d'infrastructure ainsi que de celles portant sur les missions de sûreté avec Île-de-France Mobilités, les indicateurs des référentiels de service (qualité de service, relation de service), les baromètres de la satisfaction client, les chantiers du plan d'entreprise liés à la qualité de service, l'offre de transport et son évolution, les démarches qualité, les politiques d'information voyageurs, d'accessibilité, de relation de service, de billetterie, de sécurité des biens et des personnes, de diversification des services et d'entretien, de valorisation et de gestion des espaces, et les projets d'innovation de service. Cette commission est présidée par M^{me} Dadou, administratrice élue au titre des représentants des salariés. Son vice-président est M. Babut, administrateur élu au titre des représentants des clients des transports collectifs;
- le comité d'audit examine :
 - les comptes sociaux annuels et les comptes consolidés semestriels et annuels, en particulier sous l'aspect de la fiabilité des systèmes d'information qui concourent à leur établissement, la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées, les options comptables et les choix de présentation des opérations les plus significatives, les principes des informations communiquées dans le rapport de gestion et de présentation comptable des différentes catégories d'opérations d'ingénierie financière,
 - l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques,
 - le programme de l'audit interne et la qualité de ses méthodes, la politique de maîtrise des risques et les actions correctrices mises en œuvre, notamment les principaux contentieux en cours et le niveau de provisionnement les concernant, et les engagements hors bilan significatifs,
 - la communication financière de l'entreprise,
 - le contrôle légal des comptes sociaux annuels et des comptes consolidés semestriels et annuels effectué par les commissaires aux comptes, le programme des travaux des commissaires aux comptes, leurs conclusions et recommandations, et la qualité des travaux réalisés,
 - l'indépendance des commissaires aux comptes. Le comité d'audit examine la procédure de choix des commissaires aux comptes. Il donne son avis au conseil sur leur désignation et leur rémunération. Il veille à l'application du principe de séparation des activités de conseil et de commissariat aux comptes,
 - la bonne mise en place du dispositif de prévention et de détection de la corruption et du trafic d'influence,
 - la stratégie de financement, le plafond et le montant annuel des emprunts à émettre.

Le comité d'audit est présidé par M^{me} Bellon, administratrice nommée au titre des personnalités issues des milieux socio-économiques. Sa vice-présidente est M^{me} Fornaro, administratrice nommée au titre des représentants de l'État.

1.4 – Travaux du conseil d'administration

Au cours des neuf séances (sept ordinaires, deux exceptionnelles) tenues en 2022 ont été notamment présentés les dossiers suivants :

Gouvernance

Lors de la séance ordinaire du 6 octobre 2022, le conseil a approuvé des modifications de son règlement intérieur.

Lors de la séance extraordinaire du 14 novembre 2022, le conseil a proposé au Gouvernement que M. Jean Castex exerce les pouvoirs et fonctions de président-directeur général.

Stratégie/politique d'entreprise

- Suivi du plan d'entreprise.
- Présentation des plans stratégiques et de performance des filiales.
- Suivi de la question du MaaS.
- Stratégie de financement et emprunts à émettre.
- Politique immobilière du Groupe et programme d'insertion urbaine.
- Crise énergétique : impacts et plan d'action.

Filiales

- Suivi de l'activité de la filiale RATP Développement, avis donné sur son budget.
- Augmentation de capital de RATP Cap Île-de-France.

Rapports annuels

- Rapport d'activité et de développement durable 2021 du groupe RATP.
- Rapport de gouvernement d'entreprise 2021.
- Rapport de gestion du groupe RATP au 31 décembre 2021 intégrant les résultats financiers, la DPEF, le contrôle interne et la gestion des risques.

Dossiers économiques et sociaux

(NB : pour le suivi des filiales, cf. supra)

- Comptes annuels 2021 sociaux et consolidés et comptes semestriels consolidés au 30 juin 2022.
- Budget 2023 de l'Epic avec la présentation du budget du Groupe.
- Prévisions budgétaires 2023 et comptes 2021 de la Caisse de coordination aux assurances sociales.
- Situation au 31 décembre 2021 et au 30 juin 2022 de l'actif réalisable et disponible et du passif exigible de l'Epic RATP.
- Plan de développement des compétences 2023.
- Contributions prévisionnelles aux œuvres sociales.
- Modifications du statut du personnel.

Marchés et projets

- Examen des principaux marchés et projets, avec notamment l'approbation de l'avant-projet d'automatisation de la ligne 13 du métro.
- Présentation du bilan annuel de la politique des achats.
- Point sur la question des approvisionnements auprès des industriels.

Affaires domaniales

- Examen de décisions de déclassement et de cession.

Relations avec Île-de-France Mobilités

- Avenants au contrat 2021-2024 RATP-Île-de-France Mobilités.
- Points de suivi trimestriels du contrat avec Île-de-France Mobilités.

Politique commerciale et de services – Exploitation

- Rapport de la médiatrice.
- Point d'information sur les travaux d'été.
- Présentation de la sécurité ferroviaire – bilan 2021 et perspectives 2022.
- Résultats et enjeux RER.

Le conseil a par ailleurs été informé par la présidente-directrice générale, lors de chacune de ses séances, de la conduite des affaires du groupe RATP, dans le cadre des informations générales.

Outre les dossiers relatifs à l'arrêté des comptes, le comité d'audit a examiné les dossiers suivants :

- en janvier : présentation de la gestion du risque incendie, suivi des honoraires des commissaires aux comptes et présentation des conclusions des travaux intérimaires sur les comptes 2021;
- en février : principes et méthodes comptables 2021, arrêté des comptes au 31 décembre 2021, analyse de gestion 2021, rapport des commissaires aux comptes;
- en avril : suivi du programme anticorruption, audit, risques et contrôle interne, bilan 2021, cartographie des risques Groupe 2022, projection audit et contrôle interne, programme et plan de charges, programme d'audit externe, présentation par les commissaires aux comptes;
- en juillet : arrêté des comptes au 30 juin 2022 (méthodes comptables, analyse de gestion), présentation des commissaires aux comptes sur l'arrêté des comptes au 30 juin 2022, point d'avancement des travaux avec l'Autorité de régulation des transports, honoraires complémentaires des commissaires aux comptes – situation au premier semestre 2022, point d'avancement sur les travaux avec l'Autorité de régulation des transports;
- en décembre : désignation du vice-président du comité, stratégie de financement, plafond et montant annuel des emprunts à émettre.

2 – Politique de diversité

2.1 – Conseil d'administration

Le conseil d'administration de la RATP compte, au 31 décembre 2022, 40,74% de femmes. Les collègues des représentants de l'État et des personnalités qualifiées comportent, pour leur part, 44,44% de femmes, conformément aux dispositions de la loi n° 2014-873 du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes.

2.2 – Précisions sur la politique de diversité et l'équilibre de la représentation des hommes et des femmes

Troisième opérateur mondial de transports urbains, le groupe RATP assure 16 millions de voyages par jour en France et dans le monde (dont 430 villes hors Île-de-France). Le groupe RATP offre à ses plus

de 71 000 collaborateurs l'accès à des métiers variés, ouverts à toute personne qui partage ses valeurs et qui souhaite le rejoindre.

Convaincu que la pluralité et la féminisation constituent un facteur de performance, il veille à la diversité de ses collaborateurs et s'affirme comme intégrateur de talents dans le respect de toutes les différences.

Le groupe RATP offre à chaque personne qui le rejoint l'opportunité de développer son potentiel, et ce quels que soient 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, notamment eu égard à ses besoins en recrutement. L'objectif est de présenter au public ses valeurs en matière d'inclusion.

Ainsi, le groupe RATP contribue régulièrement à des projets externes lui permettant de partager ses bonnes pratiques, d'enrichir sa politique en matière d'égalité et de diversité, et de lutter contre les stéréotypes. Il poursuit également sa politique de partenariats avec la Région Île-de-France, l'Éducation nationale, les associations d'usagers, les associations de personnes en situation de handicap, ainsi que les associations visant à renforcer la mixité dans les entreprises, notamment des secteurs industriels et technologiques.

Le groupe RATP mène une politique de ressources humaines volontariste engagée en faveur de la diversité et de l'égalité des chances, notamment au travers :

- 1) de programmes de sensibilisation et de formation sur les enjeux de diversité et d'égalité des chances;
- 2) d'une politique volontariste pour l'emploi des jeunes;
- 3) d'actions pour l'emploi des personnes en situation de handicap;
- 4) d'actions pour garantir l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

2.2.1 – Une politique de diversité et d'égalité des chances

Elle est définie par trois accords d'entreprise majeurs, signés avec les organisations syndicales représentatives : l'accord sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC), l'accord sur le handicap et l'accord sur l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes. Ces accords s'inscrivent dans la continuité d'autres actions significatives, comme l'adhésion à la Charte de la diversité en 2004.

Par ailleurs, le Code éthique du Groupe, adopté en 2011, rappelle que la diversité, l'égalité des chances, l'ouverture et la solidarité sont des principes d'action fondamentaux. À travers le code éthique qu'elle fait vivre, la délégation générale à l'éthique et à la conformité, créée en 2015, a pour mission de promouvoir et de veiller au respect des valeurs partagées par l'ensemble des agents du Groupe. Chaque acteur du Groupe doit être sensibilisé aux valeurs de l'entreprise. La délégation s'attache à faire en sorte que ces valeurs deviennent un outil quotidien pour chacun et que chaque manager puisse s'y référer lorsque survient un dilemme éthique. La délégation met en œuvre à ce titre une politique de sensibilisation, de communication et de formation des collaborateurs, et en particulier des managers, en lien avec le programme « Excellence managériale ». Ainsi, la délégation travaille étroitement avec le département ressources humaines du Groupe dans la mise en œuvre de tous les dispositifs visant à empêcher toute situation de discrimination et à la traiter.

Enfin, le **programme « RATP au féminin »**, créé en 2017, vise à développer la mixité des métiers de l'entreprise en attirant et en fidélisant les talents féminins, et complète ces accords. Depuis avril 2019, le programme « RATP au féminin » accompagne les femmes de l'Epic et des filiales dans le développement de leur propre style de leadership. Chaque participante a la possibilité de « composer à la carte » et à son rythme son propre parcours en s'inscrivant à un ou plusieurs modules du programme : affirmation de soi, visibilité et leadership.

La mise en œuvre de cette politique de diversité, déclinée en actions concrètes, est suivie dans le schéma directeur des ressources humaines. Elle fait l'objet de bilans annuels, présentés à l'occasion de l'Observatoire des métiers, des emplois et des compétences.

2.2.2 – Une politique volontariste pour l'emploi des jeunes

Favoriser l'accès à l'emploi en fluidifiant la transmission des savoirs et des compétences entre générations et en soutenant l'intégration durable des jeunes dans l'emploi est l'un des engagements de l'accord d'entreprise sur la GPEC.

Afin d'équilibrer la pyramide des âges et au regard des perspectives d'évolution de l'emploi connues, le recrutement des jeunes de moins de 26 ans sous statut doit représenter entre 25 % et 30 % du volume total des recrutements, hors CDD. En 2022, ce taux atteint 27 %.

La RATP est également attentive aux salariés seniors, dont le maintien dans l'emploi est un atout pour la transmission des savoirs. Ainsi, elle s'engage à ce que la part du recrutement des salariés âgés de 50 ans et plus ne soit pas inférieure à 1,2 % des recrutements réalisés. Le recrutement des seniors a représenté 5,7 % de la part des recrutements en 2022.

Par ailleurs, afin de faciliter l'employabilité tout au long de la carrière, l'entreprise s'engage à veiller à ce que le taux de formation des salariés seniors reste proche de celui des salariés non seniors.

La RATP favorise également la culture du transfert de connaissances et de partage d'expérience des salariés expérimentés et/ou salariés seniors vers les jeunes et, plus largement, dans le cadre de sa politique en faveur de l'insertion des jeunes de moins de 26 ans, peu ou pas diplômés. La volonté d'intégration durable des jeunes de tous niveaux de qualification a été marquée depuis 2017 par la création du centre de formation des apprentis de la mobilité urbaine durable (CFA MUD), notamment.

Enfin, l'entreprise porte l'ambition d'accueillir au minimum 850 alternants par an, engagement pris dans l'accord GPEC en vigueur. Aussi, depuis 2016, la RATP est signataire chaque année de la convention 100 000 stages avec la Région Île-de-France, qui fixe un objectif d'accueil d'alternants et de stagiaires de plus de deux mois. Grâce à sa politique volontariste, la RATP dépasse chaque année les objectifs fixés, ce qui est le cas encore en 2022, avec 1 157 stages de plus de deux mois ou contrats d'alternance accueillis au sein de nos équipes.

L'entreprise est également partie prenante du plan de mobilisation des entreprises « La France, une chance. Les entreprises s'engagent », dispositif piloté par le ministère du travail, du plein-emploi et de l'insertion visant à renforcer les actions concrètes en faveur de l'inclusion dans l'emploi. Un bilan annuel des actions est réalisé chaque année et partagé avec le haut-commissaire à l'emploi et à l'engagement des entreprises.

2.2.3 – Une politique pour l'emploi des personnes en situation de handicap

La politique d'emploi que mène la RATP en faveur des personnes déclarées en situation de handicap fait également partie intégrante de sa politique ressources humaines. Elle est une expression de ses engagements portant sur l'égalité des chances, la lutte contre les discriminations et la valorisation de la diversité, traduite dans un huitième accord signé en 2020 pour une durée de trois ans.

Quatre objectifs majeurs sont visés :

- l'accès à l'emploi (avec un engagement fort de recruter plus de 100 personnes en situation de handicap en trois ans);
- le financement d'actions de maintien dans l'emploi;
- le renforcement de la sensibilisation de toutes et tous au handicap, notamment à travers les *Duo Days* ou l'accueil de stagiaires en situation de handicap;
- le développement de partenariats favorisant l'intégration des personnes en situation de handicap et du recours au secteur adapté et protégé pour certaines prestations de type blanchisserie, imprimerie, petites fournitures ou encore entretien d'espaces verts.

La RATP a participé à huit forums handicap et à quatre animations spécifiques en 2022. Elle a également un partenariat avec l'Association nationale de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées pour diffuser ses offres d'emploi à destination des partenaires handicap Cap emploi et Pôle emploi.

2.2.4 – Une politique pour garantir l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes

Depuis 2003, la RATP s'est dotée d'un accord sur l'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes. Par la signature de cet accord, la RATP confirme sa volonté de s'inscrire dans une démarche dynamique d'égalité professionnelle et salariale entre les femmes et les hommes.

Assurée dès l'entrée dans l'entreprise, l'égalité est garantie tout au long de la vie professionnelle : un même niveau de rémunération dès le recrutement pour un même poste et une même expérience, la même chance de développer son parcours professionnel, les mêmes principes de rémunération, un accès identique à la formation et à la mobilité, un équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée pour les femmes comme pour les hommes.

Le cinquième accord, signé en mars 2019 pour une durée de quatre ans, et son avenant, signé en mars 2020 avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives, renforcent les mesures visant à réduire les écarts de rémunération. Les principaux engagements portent sur :

- le développement de l'attractivité des métiers peu féminisés;
- la condamnation ferme des propos et agissements sexistes;
- la garantie d'une **équité de traitement** dans le cadre :
 - du recrutement,
 - du déroulement de carrière;
- la garantie des conditions d'un **accès égal** :
 - à tous les postes de l'entreprise,
 - à la mobilité,
 - et aux responsabilités professionnelles;
- la garantie de la **réduction des écarts de rémunération**, quand ils existent;
- la valorisation de l'exercice d'une **parentalité partagée**;
- l'accompagnement des femmes lors de prise de poste à responsabilité en leur proposant des **actions de coaching et/ou de mentoring (programme « RATP au féminin »)**.

Bilan des actions de féminisation

Le comité exécutif (Comex) de la RATP est paritaire. La part des femmes dans les cadres supérieurs de l'entreprise continue à croître, et ce depuis 2016, pour atteindre 42 % en 2022. Sur les fonctions de cadres, le taux de féminisation atteint 36,1 %, également en augmentation par rapport à 2021 (+0,3 point), et en augmentation depuis six ans.

Le taux de féminisation est en légère baisse chez les maîtrises et techniciens supérieurs, atteignant 23,7 % (- 0,6 point par rapport à 2021). En revanche, la féminisation des opérateurs continue de progresser, s'élevant à 18,5 % (+0,3 point).

La féminisation des effectifs est en lien avec le recrutement puisque 49,2 % de femmes ont été recrutées en 2022 parmi les cadres et 26 % d'agents de maîtrise et de techniciennes supérieures. Ainsi, 40 % de femmes ont été recrutées dans l'encadrement et 27 % parmi les opérateurs.

Le taux de féminisation des moins de 26 ans augmente de près de 2 points (26,7 % en 2022, contre 24,8 % en 2021) et celui des plus de 55 ans baisse à 21,7 % (-1 point), permettant un rajeunissement des effectifs féminins.

En 2022, 22,5 % des apprentis ayant intégré le CFA MUD sont des femmes, soit 118 femmes cette année, contre 150 en 2021. Au global, 916 alternants ont été recrutés en 2022, dont 29,7 % de femmes.

Ainsi, on constate que le taux de féminisation a progressé chaque année depuis cinq ans pour atteindre, en 2022, **21,2 %** de femmes, soit plus que le taux observé en moyenne dans les entreprises de la branche de l'Union des transports publics et ferroviaires, qui s'élève à 20,1 % en 2021.

La RATP, forte des engagements de son accord sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, atteint la note maximale de 100 % à l'index égalité professionnelle publié en mars 2022.

L'année 2022 a également été marquée par la publication des indicateurs de la loi n° 2021-1774 du 24 décembre 2021 visant à accélérer l'égalité économique et professionnelle, dite « loi Rixain », qui instaure une obligation de représentation pour les femmes et les hommes. Dès 2021, la RATP dépasse les objectifs de représentativité attendus pour 2026. Outre que le Comex de la RATP est paritaire, la population des cadres dirigeants compte 37,5 % de femmes et 62,5 % d'hommes. Ces scores démontrent l'engagement de tou(te)s les salarié(e)s et de la ligne managériale de la RATP pour lutter contre les stéréotypes et faire évoluer les mentalités.

Quelques données synthétisées

Concernant le taux de féminisation, on enregistre à fin décembre 2022 les données suivantes :

	Taux de féminisation 2021	Taux de féminisation 2022
Comex	50 %	50 %
Codir	33 %	26 %
Cadres de direction	25 %	27 %
Cadres supérieurs	41,2 %	42 %

Focus sur les actions de féminisation des métiers

Désireux de lutter contre les stéréotypes pour parvenir à une plus grande mixité professionnelle, le groupe RATP mène une politique active pour attirer davantage de talents féminins.

Diverses actions d'attractivité sont ainsi mises en œuvre chaque année pour aller à la rencontre des femmes et leur faire découvrir les métiers vers lesquels elles ne s'orientent pas spontanément (forums, soirées de *networking*, *jobdating*, présentations métiers, partenariats associatifs, etc.).

À titre d'exemples, dans le cadre du partenariat avec l'association Elles bougent, la RATP a participé à la Smart City Week et à la Semaine de l'industrie pour renforcer l'attractivité des métiers techniques et d'ingénierie auprès des jeunes filles et ainsi susciter des vocations.

L'entreprise a aussi participé au forum Réseaux & carrières au féminin, au forum Seekube femmes ingénieures ainsi qu'à une rencontre autour des métiers du transport avec les associations Rêv'Elles et Femmes en mouvement. Pour attirer plus de talents féminins vers les métiers encore occupés majoritairement par des hommes, la RATP a également organisé trois découvertes métiers immersives dans les coulisses de la conduite bus, de la conduite métro et de la sûreté à destination des femmes en recherche d'emploi ou en démarche de reconversion.

Pour finir, dans un contexte de transformation en vue de son ouverture à la concurrence et d'expansion du Groupe en France et à l'international, la RATP porte l'ambition de devenir un employeur de référence pour offrir à ses talents l'opportunité de « s'engager quotidiennement pour une meilleure qualité de ville ».

Pour cela, le Groupe a travaillé, de manière collaborative, à l'émergence de sa **promesse employeur**, alignée sur sa raison d'être : « l'intérêt général guide notre engagement, il offre du sens à nos métiers, soude les équipes et les transporte dans leurs carrières ». Cette promesse employeur, résumant l'engagement sincère qui nous anime au quotidien, repose sur trois piliers :

- considérer chaque collaborateur comme un acteur de la transformation durable et positive des villes, au service de l'intérêt général;
- permettre à tous ceux qui nous rejoignent de s'épanouir dans un collectif inclusif, solidaire dans lequel les différences sont valorisées;
- encourager chacune et chacun à se développer et à se réinventer en explorant les opportunités de carrières multiples et variées.

En complément, fort de ses engagements en matière d'inclusion, le groupe RATP a obtenu à la fin de l'année 2021 le label Afnor « Engagé RSE » niveau « exemplaire ». Ce label permet au groupe RATP de réaffirmer sa marque employeur et de se distinguer de ses concurrents, à l'heure où les talents qu'il souhaite attirer sont de plus en plus en quête de sens à donner à leur métier.

Annexe 1 – Liste des administrateurs et de leurs mandats au 31 décembre 2022

Nominations et départs des administrateurs

M. Jean Castex a été nommé président-directeur général de la RATP par décret du 23 novembre 2022. Il succède à M^{me} Catherine Guillouard, qui avait informé l'État actionnaire qu'elle souhaitait mettre fin à ses fonctions de présidente-directrice générale du groupe RATP pour des raisons personnelles. D'un commun accord, le mandat de M^{me} Guillouard avait pris fin le 30 septembre 2022.

M. Pierre-Alain Roche, membre du conseil d'administration au titre des représentants de l'État, avait été chargé, à compter du 30 septembre 2022, de l'intérim des fonctions de président-directeur général de la RATP.

Par une décision du 30 septembre 2022, le président-directeur général par intérim avait donné délégation à M. Jean-Yves Leclercq, directeur financier de la RATP, à l'effet d'exercer les pouvoirs nécessaires pour assurer la bonne marche de la RATP, faire respecter les objectifs de cette dernière et mettre en œuvre la politique définie par le conseil d'administration. À ce titre, l'ensemble des pouvoirs définis à l'article 11 du décret n° 2022-251 du 24 février 2022 relatif au statut de la RATP avaient été délégués au directeur financier, à l'exception de la présidence du conseil d'administra-

tion, et, à ce titre, de sa convocation, des pouvoirs délégués aux directeurs de départements et directeurs généraux adjoints, de l'élaboration de la réglementation interne, du pouvoir d'approbation des conventions de financement des projets relevant du contrat de plan État-Région, et de l'approbation des marchés d'un montant dépassant 15 millions d'euros pour les marchés de travaux et de fournitures, et 8 millions d'euros pour les marchés de services.

Préalablement à sa nomination en qualité de président-directeur général, M. Jean Castex avait été nommé, par décret du 9 novembre 2022, membre du conseil d'administration de la RATP en remplacement de M. Augustin de Romanet, au titre des représentants de l'État.

Par ce même décret du 9 novembre 2022, M^{me} Élise Calais a été nommée, au titre des représentants de l'État, membre du conseil d'administration de la RATP en remplacement de M. Alexandre Grosse, et M. Augustin de Romanet a été nommé, au titre des personnalités issues des milieux socio-économiques, membre du conseil d'administration de la RATP en remplacement de M^{me} Catherine Guillouard. Comme indiqué supra, M. de Romanet était déjà membre du conseil d'administration de la RATP, au titre des représentants de l'État.

Par décret en date du 22 juillet 2022, M^{me} Céline Fornaro a été nommée membre du conseil d'administration de la RATP en qualité de représentant de l'État, en remplacement de M^{me} Sarah Finkelstein.

M^{me} Jeunet-Mancy a démissionné de son mandat d'administratrice salariée au 1^{er} janvier 2022 et a été remplacée par M. Fabien Renaud.

M. Arole Lamasse a démissionné de son mandat d'administrateur salarié au 1^{er} janvier 2022 et a été remplacé par M^{me} Valérie Dadou.

Au 31 décembre 2022, le conseil est composé de la façon suivante :

Nom	Fonction	Autres mandats
REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT		
M ^{me} Calais Élise	Adjointe au sous-directeur à la direction du budget au ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique	Membre des conseils de Météo-France, du Cerema, de la Société du Canal Seine-Nord Europe, de l'EPA de Saint-Étienne, de l'Epif et de l'Epaps
M. Castex Jean	Président-directeur général de la RATP	— Président de la Fondation agir contre l'exclusion (Face) — Président de la Fondation de la RATP — Président du conseil de surveillance de RATP Développement — Conseiller municipal de Prades
M ^{me} Fau Corinne	— Membre du directoire d'Enedis — Directrice finances, achats et assurances	Présidente du conseil d'administration de LFB SA
M. Ferrand Nicolas	Directeur général exécutif de la Solideo	— Directeur général de la Solideo — Administrateur de l'Oppic — Administrateur de Paris 2024
M ^{me} Fornaro Céline	Responsable du pôle finance de l'Agence des participations de l'État, ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique	Membre du conseil d'administration d'EDF (du 28 juin 2022 au 5 octobre 2022)
M ^{me} Gay Emmanuelle	Directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement, et des transports d'Île-de-France	Membre des conseils de l'Epif, de GPA, de la Solideo, d'ORF, d'Apur, d'IPR-AESN-SGP – et de l'Epaps (en tant que suppléante)

Nom	Fonction	Autres mandats
M. Guillaume Marc	<ul style="list-style-type: none"> — Préfet de la Région Île-de-France — Préfet de Paris 	<ul style="list-style-type: none"> — Le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, siège de droit dans certains conseils : Établissement public Paris-la Défense (suppléé en cas de besoin par le préfet des Hauts-de-Seine), Établissement public d'aménagement Paris-Saclay (Epaps), Établissement public foncier d'Île-de-France (Epfi), conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP – Commissaire du gouvernement), Établissement public d'aménagement (EPA) de Marne-la-Vallée, Airparif, Bruitparif, EPA Orly Rungis Seine Amont, Société de livraison des ouvrages olympiques (Solideo). — Le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, est également membre du Comité des tutelles techniques et financières de la SGP, en tant que commissaire du gouvernement auprès de la SGP. — Le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, est également président du conseil d'administration de l'Institut Gustave-Roussy, président du conseil de surveillance de l'agence régionale de santé, président de la commission consultative de l'environnement de Roissy (présidée par délégation par le préfet du Val-d'Oise), vice-président du groupement d'intérêt public Carif, président du conseil d'administration de l'Agence de l'eau Seine-Normandie, premier vice-président du conseil d'administration de l'Institut Paris Région. — Le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, siège au conseil d'administration d'Epaurif. — Le préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris, est également délégué interministériel au projet Euro Disneyland en France.
M. Roche Pierre-Alain	<ul style="list-style-type: none"> — Président de la section mobilités et transports à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) — Président de la formation transports de la commission de l'économie du développement durable — Membre et rapporteur général du Conseil d'orientation des infrastructures 	Aucun mandat
M. Trutt Didier	Administrateur indépendant, président-directeur général de l'Imprimerie nationale SA (IN Groupe)	<ul style="list-style-type: none"> — Administrateur de la Française des Jeux (FDJ) — Membre du comité RSE de la FDJ

ÉLUS DES COMMUNES OU GROUPEMENTS DE COMMUNES CONCERNÉS PAR L'ACTIVITÉ DE L'ENTREPRISE

M ^{me} Akkari Maya	<ul style="list-style-type: none"> — Conseillère de Paris — Provisoire du Lycée Armand-Carrel 	Administratrice de la Saete, de la Saemes, du théâtre de Montfort, de la Cité internationale des arts
M ^{me} Desbois Nadia	<ul style="list-style-type: none"> — Conseillère municipale d'Antony — Responsable de département Urssaf Île-de-France 	<ul style="list-style-type: none"> — Administratrice du centre communal d'action sociale de la ville d'Antony — Présidente de Dialogos Sasu

PERSONNALITÉS ISSUES DES MILIEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES

M ^{me} Bellon Michèle	Ancienne présidente d'ERDF	<ul style="list-style-type: none"> — Administratrice de HF Company, de Résolis (association loi 1901), de Groupe Cahors — Associée MBn-Conseil
M de Romanet Augustin	<ul style="list-style-type: none"> — Président-directeur général du Groupe ADP — Président de la Fondation d'entreprise Groupe ADP 	<ul style="list-style-type: none"> — Président du conseil d'administration de l'établissement public du domaine national de Chambord, de Paris Europlace — Administrateur de la société européenne cotée Scor — Membre du conseil de surveillance de la société Le Cercle des économistes — Administrateur de Qualium — Président de l'association Paris Europlace
M ^{me} Joessel Magali	<ul style="list-style-type: none"> — Directrice du fonds d'investissement Sociétés de projets industriels — Membre de la direction de l'innovation de Bpifrance 	Membre des conseils d'administration de Mersen, d'Yposkesi, de Metabolic Explorer, d'Aledia, d'Iten

PERSONNALITÉS REPRÉSENTANT LES CLIENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS

M. Babut Michel	Représentant de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports	Aucun mandat
M. Bernadelli Stéphane	Membre de l'Union nationale des associations familiales (Unaf)	<ul style="list-style-type: none"> — Administrateur désigné par l'Unaf au conseil de la Caisse nationale d'assurance maladie et suppléant au Conseil national de la sécurité routière — Administrateur au conseil d'administration de l'Udaf 93 (vice-président), administrateur désigné par l'Udaf 93 à la CAF de Seine-Saint-Denis — Conseiller à la CPAM de Seine-Saint-Denis — Salarié chez Inetum Cleva

Nom	Fonction	Autres mandats
-----	----------	----------------

PERSONNALITÉS CHOISIES POUR LEURS COMPÉTENCES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS OU DES POLITIQUES DE DÉPLACEMENT

M. Angles Bruno	Directeur général délégué d'AG2R La Mondiale	<ul style="list-style-type: none"> — Administrateur de la Fondation de France — Cogérant de la SCI Des Îles en Ré — Cogérant de la SCI Les Toits de Varenne
M. Raulin Patrice	Ancien président de la Société Lyon-Turin Ferroviaire, de la Société française du tunnel routier du Fréjus, de l'École nationale des travaux publics de l'État et du conseil de surveillance de la Société des aéroports de Lyon	<ul style="list-style-type: none"> — Membre de la commission des marchés du groupe APPR/AREA, — Administrateur de l'ESH Batigère Habitats Solidaires

REPRÉSENTANTS DES SALARIÉS ÉLUS

M. Bouzourene Mohamed	Élu sur la liste UNSA	Administrateur de RATP Habitat
M ^{me} Dadou Valérie	Élue sur la liste UNSA	Administratrice de RATP Real Estate
M ^{me} De Wilde-Ghikh Laurence	Élue sur la liste UNSA	Administratrice de la Fondation RATP
M. El Hachemi Abdelmalek	Élu sur la liste Rassemblement	Aucun mandat
M ^{me} Pedraza Gaëlle	Élue sur la liste CGT	Administratrice de RATP Habitat
M. Renaud Fabien	Élu sur la liste CFE-CGC	Administrateur de RATP Travel Retail
M. Roué Gilles	Élu sur la liste CGT	Administrateur de Real Estate
M. Techer Hervé	Élu sur la liste SUD	Administrateur de RATP Connect
M. Wallop Luc	Élu sur la liste Rassemblement	Administrateur de la Fondation RATP

Annexe 2 – Rémunérations des administrateurs

Aux termes de l'alinéa 2 de l'article 4 du décret n° 2022-251 du 24 février 2022 : « 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.

À titre de rappel, dans le régime applicable avant l'entrée en vigueur des dispositions précitées : « Le conseil d'administration [fixait], sous réserve de l'approbation ministérielle prévue à l'article 7 du décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959, les indemnités des administrateurs membres de la catégorie des personnalités. Les représentants de l'État ne [touchaient] aucune indemnité ou rémunération liée à leur participation au conseil d'administration. Les administrateurs salariés [étaient] rémunérés en tant que salariés de l'entreprise, et ne [touchaient] aucune indemnité spécifique liée à leur participation aux conseils d'administration.

Ces indemnités, dénommées "jetons de présence" [étaient] applicables aux administrateurs présents aux séances du conseil d'administration, du comité d'audit et des commissions. Elles [avaient] été fixées à 148 euros par séance de conseil, et à 74 euros par séance de commission, de comité ou de groupe de travail par délibération du conseil lors de la séance du 9 février 2007. Les montants n'[avaient] pas évolué depuis cette date » (extraits du rapport de gouvernement d'entreprise 2021).

Annexe 3 – Conventions conclues par une filiale avec un administrateur

Aucune convention, telle que visée par l'article L. 225-37, 4°, 2° alinéa du Code de commerce, n'est intervenue en 2022 entre un administrateur et une filiale de la RATP.

COMPTES CONSOLIDÉS

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

PAGE 133

État du résultat global

PAGE 137

Bilan consolidé

PAGE 139

Tableau des flux de trésorerie consolidés

PAGE 140

Tableau de variation des capitaux propres

PAGE 141

Annexe aux comptes consolidés

PAGE 142

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

Exercice clos le 31 décembre 2022

Au conseil d'administration de la RATP,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par le commissaire aux participations de l'État, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la RATP relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion

RÉFÉRENTIEL D'AUDIT

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

INDÉPENDANCE

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le Code de commerce et par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2022 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 4.1 « Changement d'estimation concernant la comptabilisation des investissements réalisés dans le cadre des contrats de concession » de l'annexe aux comptes consolidés, qui expose le changement d'estimation concernant les biens en concession entrant dans le champ d'application de l'IFRIC 12, relatif au traitement comptable des investissements réalisés sur la durée du contrat de concession.

Justification des appréciations – points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L. 823-9 et R. 823-7 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 (43 % à fin 2022). Elles concernent notamment les biens de l'Epic (à 91 %) et sont portées par ses différentes unités génératrices de trésorerie (UGT) : l'opérateur de transport, le gestionnaire d'infrastructure et la sûreté.

Le modèle économique et de gestion de la RATP est en pleine évolution, faisant suite à la signature du contrat avec Île-de-France Mobilités pour la période 2021-2024, à la mise en place de la régulation économique par l'Autorité de régulation des transports au 1^{er} janvier 2020 pour l'activité de gestionnaire d'infrastructure et à l'ouverture progressive à la concurrence des marchés de transports. L'exercice 2022 a par ailleurs été marqué par un contexte macroéconomique inédit lié à la guerre en Ukraine, entraînant un niveau élevé d'inflation.

Les actifs de l'Epic n'intègrent pas d'actifs à durée de vie indéfinie. Toutefois, des tests de dépréciation sont historiquement effectués par le management pour s'assurer que la valeur comptable des actifs de l'Epic n'est pas supérieure à leur valeur recouvrable et ne présente pas de risque de perte de valeur.

Ces tests de dépréciation sont réalisés selon les modalités exposées dans la note 17 « Tests de dépréciation d'actifs » de l'annexe aux comptes consolidés.

À fin 2022, la direction financière a réalisé une analyse différenciée par catégorie d'actifs, en s'appuyant notamment sur les prévisions de flux de trésorerie fixés dans le nouveau contrat, ainsi que sur les valeurs de transfert définies par la loi et ses décrets d'application concernant les biens de retour et de reprise de l'opérateur de transport. À partir de l'exercice 2025, les prévisions de flux de trésorerie intègrent la sortie des activités bus du périmètre de l'Epic à la suite de leur entrée en concurrence, et des hypothèses de renouvellement du contrat sur le périmètre restant à des conditions financières identiques au contrat actuel. Les marges de manœuvre constatées restent sensibles aux variations de taux de rentabilité financière et de taux d'actualisation utilisés.

Nous avons considéré l'évaluation des actifs 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 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 d'indicateurs de perte de valeur.

Concernant les actifs dont la valeur est soutenue par des prévisions de flux de trésorerie futurs, nous avons apprécié les modèles et les calculs retenus, notamment en :

- comparant les taux d'actualisation utilisés par activité à nos bases de données internes;
- appréciant la qualité du processus d'élaboration et d'approbation des budgets et des prévisions;
- appréciant la cohérence des informations et hypothèses prises en compte dans ces modèles, d'une part, avec les budgets et prévisions établis par la direction et présentés au conseil d'administration, d'autre part, avec notre connaissance du secteur et des spécificités du contrat avec Île-de-France Mobilités;
- contrôlant l'analyse de sensibilité de la valeur recouvrable effectuée par le Groupe aux variations des principales hypothèses retenues.

Nous avons vérifié que l'information financière donnée dans les notes annexes était appropriée.

ÉVALUATION DES GOODWILL DE RATP DEV**Risque identifié**

Le développement des activités est réalisé pour partie par croissance externe se traduisant par la constatation de *goodwill* sur les UGT de RATP Développement. Ces *goodwill*, qui correspondent au cas présent à l'écart entre le prix payé et la juste valeur des actifs et passifs acquis, représentent 286 millions d'euros au 31 décembre 2022, soit 97% des *goodwill* du Groupe.

Des tests de dépréciation sont effectués par le management pour s'assurer que la valeur comptable de ces écarts d'acquisition n'est pas supérieure à la valeur recouvrable et ne présente pas de risque de perte de valeur.

Ces tests de dépréciation sont réalisés selon les modalités exposées dans la note 17 « Tests de dépréciation d'actifs » de l'annexe aux comptes consolidés.

Les tests de dépréciation se basent sur des budgets à moyen terme. Ces budgets intègrent notamment des hypothèses de renouvellement des contrats. Les marges de manœuvre constatées restent très sensibles aux taux d'actualisation utilisés. Toute évolution défavorable de la rentabilité attendue est de nature à affecter de manière sensible la valeur recouvrable.

Nous avons considéré l'évaluation des *goodwill* de RATP Développement comme un point clé de l'audit en raison de leurs montants significatifs dans les comptes du Groupe et du mode de détermination de la valeur recouvrable, qui repose sur le jugement de la direction, s'agissant notamment des estimations de flux de trésorerie futurs ou des taux d'actualisation utilisés.

Notre réponse

Nous avons apprécié la conformité de la méthodologie appliquée par le Groupe aux normes comptables en vigueur.

Nous avons également effectué une analyse critique des modalités de mise en œuvre de cette méthodologie et apprécié notamment :

- le caractère raisonnable des projections de flux de trésorerie et des taux de croissance retenus par rapport au contexte économique et financier;
- la fiabilité du processus d'établissement des estimations en examinant les causes des différences entre les prévisions des exercices précédents et les réalisations;
- la cohérence de ces projections de flux de trésorerie avec les dernières estimations de la direction telles qu'elles ont été présentées au conseil d'administration dans le cadre des processus d'élaboration du plan à moyen terme;
- le calcul du taux d'actualisation appliqué aux flux de trésorerie estimés par rapport aux données observables;
- la pertinence des analyses de sensibilité de la valeur recouvrable effectuée par le Groupe aux variations des principales hypothèses retenues.

Nous avons apprécié également le caractère approprié des informations présentées dans les notes de l'annexe aux comptes consolidés.

ÉVALUATION DES IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIFS**Risque Identifié**

Un montant d'impôts différés actifs nets de 488 millions d'euros figure dans le bilan consolidé.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables ne sont reconnus que dans la mesure où la réalisation d'un bénéfice imposable futur, qui permettra d'imputer les différences temporelles, est probable, et la recouvrabilité de ces impôts différés actifs est appréciée sur un horizon de temps raisonnable en tenant compte des évolutions attendues du taux de l'impôt.

Les modalités d'évaluation de la créance d'impôt différé sont décrites dans la note 9.3 « Impôts différés » de l'annexe aux comptes consolidés.

Nous avons identifié ce sujet comme un point clé de l'audit compte tenu du jugement exercé par la direction à cet égard, notamment la capacité de l'Epic à atteindre les objectifs définis dans le business plan établi par la direction de l'entité et approuvé par le conseil d'administration.

Notre réponse

Nos travaux ont consisté à apprécier la probabilité que l'Epic RATP puisse utiliser dans le futur des pertes fiscales reportables générées à ce jour, notamment au regard :

- des impôts différés passifs existants dans la même juridiction fiscale et qui pourront être imputés sur les pertes fiscales reportables existantes avant leur expiration;
- de la capacité de l'Epic à dégager des profits taxables futurs permettant d'absorber les pertes fiscales antérieures.

Nous avons apprécié si la méthodologie retenue par la direction pour identifier les pertes fiscales reportables existantes qui seront utilisées, soit par des impôts différés passifs, soit par des profits taxables futurs, est appropriée.

Pour l'appréciation des profits taxables futurs, nous avons évalué la fiabilité du processus d'établissement des projections de résultats futurs et la probabilité que le Groupe recouvre ses actifs d'impôts différés en :

- comparant les projections de résultats des exercices antérieurs avec les résultats réels des exercices concernés;

- faisant une analyse critique des hypothèses fiscales utilisées par la direction pour établir les projections de résultats au-delà de la période du business plan et du contrat actuel avec Île-de-France Mobilités.

Nous avons apprécié également le caractère approprié des informations présentées dans l'annexe aux comptes consolidés.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au Groupe, données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

DÉSIGNATION DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la RATP par le commissaire aux participations de l'État le 26 mars 2015.

Au 31 décembre 2022, les cabinets KPMG SA et Mazars étaient dans la 8^e année de leur mission sans interruption.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de l'établissement à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider l'établissement ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que, le cas échéant, de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

OBJECTIF ET DÉMARCHE D'AUDIT

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L. 823-10-1 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre établissement.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de l'établissement à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle;

— concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

RAPPORT AU COMITÉ D'AUDIT

Nous remettons au comité d'audit un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 822-10 à L. 822-14 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 15 mars 2023

KPMG SA

Stéphanie Millet
Associée

Courbevoie,
le 15 mars 2023

MAZARS

Erwan Candau
Associé

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Les états financiers sont présentés en millions d'euros.

1 – Compte de résultat

En millions d'euros	Notes	31/12/2022	31/12/2021 retraité ⁽¹⁾
Chiffre d'affaires	5	6 076	5 540
Autres produits des activités ordinaires	5	1 140	263
Produits des activités ordinaires	5	7 216	5 803
Achats consommés		(1 617)	(510)
Autres achats et charges externes		(1 081)	(1 056)
Impôts, taxes et versements assimilés	6	(211)	(179)
Charges de personnel	7	(3 456)	(3 168)
Autres charges d'exploitation		(54)	(16)
EBITDA		797	873
Dotations aux amortissements		(556)	(521)
Dotations et reprises aux provisions		(30)	(37)
Résultat de cessions d'actifs		(25)	3
Effets des opérations sur le périmètre		(5)	
Pertes de valeur		4	1
Autres produits et charges opérationnels		4	
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence	19	5	7
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence		193	327
Coût de l'endettement net	8	(125)	(140)
Autres charges et produits financiers	8	6	12
Résultat financier		(119)	(127)
Résultat des activités ordinaires avant impôts		74	200
Impôts sur le résultat	9	(14)	16
Résultat net des activités poursuivies		60	216
Résultat net des activités non poursuivies	3	(89)	(6)
Résultat net consolidé		(30)	210
Part du Groupe		(26)	207
Intérêts minoritaires		(4)	3

(1) Le compte de résultat 2021 a été retraité en application de la norme IFRS 5 sur les activités non poursuivies au 31 décembre 2022 (cf. note 3).

2 – Autres éléments du résultat global

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021 retraité ⁽¹⁾
Résultat net consolidé	(30)	210
Variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	97	31
Impôts différés sur la variation de la juste valeur des dérivés de couverture de flux de trésorerie	(2)	(2)
Écarts de conversion	4	(5)
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments recyclables en résultat	2	2
Éléments recyclables en résultat des activités non poursuivies	7	7
Total des éléments recyclables en résultat	107	33
Réévaluations au titre des régimes à prestations définies brut	289	129
Impôts différés sur les réévaluations au titre des régimes à prestations définies		(2)
Quote-part des entités mises en équivalence sur éléments non recyclables en résultat	13	(1)
Éléments non recyclables en résultat des activités non poursuivies		2
Total des éléments non recyclables en résultat	303	128
Produits et charges comptabilisés en autres éléments du résultat global	410	160
RÉSULTAT GLOBAL TOTAL	380	370
Part du Groupe	382	366
Intérêts minoritaires	(2)	4

(1) Les autres éléments du résultat global au 31 décembre 2021 ont été retraités en application de la norme IFRS 5 sur les activités non poursuivies au 31 décembre 2022 (cf. note 3).

BILAN CONSOLIDÉ

En millions d'euros			
Actif	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Goodwill net	10	298	303
Immobilisations incorporelles	11	1 133	1 102
Immobilisations corporelles	12	7 100	7 018
Titres mis en équivalence	19	164	139
Titres non consolidés	20	89	60
Instruments financiers dérivés – non courants	32	82	14
Actifs financiers en concession – non courants	16	3 494	3 655
Autres actifs financiers – non courants	21	134	146
Impôts différés actifs	9	496	516
Actifs non courants		12 991	12 953
Stocks et en-cours	22	258	267
Créances d'exploitation	23	2 569	2 670
Instruments financiers dérivés – courants	32	8	42
Actifs financiers en concession – courants	16	367	301
Autres actifs financiers – courants	21	71	159
Trésorerie et équivalents de trésorerie	24	1 943	2 535
Actifs courants		5 218	5 973
Actifs des activités non poursuivies	3	369	1
TOTAL ACTIF		18 578	18 927

En millions d'euros			
Passif	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Dotation en capital	25	433	433
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	25	251	251
Réserves		4 737	4 122
Résultat de la période		(26)	207
Capitaux propres – part du Groupe		5 395	5 013
Intérêts minoritaires		13	24
Capitaux propres – total		5 407	5 037
Provisions pour avantages au personnel	26	611	866
Autres provisions – non courantes	27	240	228
Dettes financières – non courantes	28	5 293	5 263
Passifs financiers – opérations de location – non courants	14	204	353
Dettes financières en concession – non courants	16	381	
Instruments financiers dérivés – non courants	32	45	41
Impôts différés passifs	9	8	12
Autres créiteurs		4	42
Passifs non courants		6 784	6 806
Autres provisions – courantes	27	72	81
Dettes financières – courantes	28	2 334	3 283
Passifs financiers – opérations de location – courants	14	47	80
Dettes financières en concession – courants	16	11	
Instruments financiers dérivés – courants	32	56	1
Dettes d'exploitation	29	3 484	3 635
Passifs courants		6 005	7 081
Passifs des activités non poursuivies	3	382	3
TOTAL PASSIF		18 578	18 927

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021 retraité (1)
Résultat net (activités poursuivies)	60	216
Neutralisation résultat des entités mises en équivalence	(5)	(7)
Neutralisation amortissements et provisions	567	567
Neutralisation dotations aux amortissements des biens mis en concession	340	319
Neutralisation résultat de cessions	26	(4)
Neutralisation autres éléments non monétaires	7	6
Neutralisation impôts différés	14	(16)
Impôts courants versés	(16)	(2)
Variation des intérêts courus non échus	2	(7)
Neutralisation dividende	(1)	(2)
Capacité d'autofinancement après intérêts et impôt courant versés	994	1 070
Variation du besoin en fonds de roulement (BFR) d'exploitation	150	(98)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 143	972
Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles	(1 875)	(2 019)
Acquisition de biens mis en concession	(168)	(271)
Variation du BFR sur investissements	85	6
Subventions d'investissement appelées – hors biens en concession	945	1 173
Variation des créances de subventions d'investissement à recevoir	3	(1)
Cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles	36	76
Acquisition d'actifs financiers	(14)	(3)
Variation des prêts et avances consentis	4	4
Dividendes reçus des entités mises en équivalence	7	3
Incidence des variations de périmètre	(9)	
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(985)	(1 032)
Émissions d'emprunts obligataires	549	150
Remboursements d'emprunts obligataires	(621)	(600)
Émissions autres emprunts	913	303
Remboursements autres emprunts	(836)	(416)
Paieement net de la dette de loyer	(62)	(56)
Variation des billets de trésorerie	(1 183)	284
Variation cash collatéral et placement court terme	114	(19)
Dividendes payés aux minoritaires	(3)	(3)
Autres flux liés aux opérations de financement	41	2
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(1 087)	(355)
Flux de trésorerie des activités poursuivies	(929)	(414)
Incidence de la variation des taux de change		2
Autres		
Variation de trésorerie des activités non poursuivies	12	22
VARIATION NETTE DE LA TRÉSORERIE	(917)	(390)
Trésorerie d'ouverture	2 428	2 842
Trésorerie de clôture (note 24)	1 511	2 452
VARIATION DE LA TRÉSORERIE	917	390

(1) Les variations de trésorerie 2021 des activités non poursuivies ont été retraitées en application de la norme IFRS 5 sur les activités non poursuivies au 31 décembre 2022 (cf. note 3).

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

En millions d'euros	Dotations en capital	Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	Réserves de conversion	Écarts actuariels	Variation de juste valeur non recyclable	Couverture de flux de trésorerie	Autres réserves	Capitaux propres – part du Groupe	Montants comptabilisés directement en capitaux propres se rapportant à des activités non poursuivies	Total capitaux propres – part du Groupe	Intérêts minoritaires	Total capitaux propres
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2020 PUBLIÉ	433	251	(23)	(318)	1	(49)	4 333	4 627		4 627	11	
Décision de l'IFRIC IAS 19							22	22		22		22
Capitaux propres au 31 décembre 2020 corrigé de la réforme IAS 19	433	251	(23)	(318)	1	(49)	4 355	4 649		4 649	11	4 660
Résultat net de l'exercice							207	207		207	3	210
Autres éléments du résultat global			1	127		31		160		160	1	160
Résultat global total			1	127		31	207	366		366	4	370
Autres transactions entre actionnaires							(1)	(1)		(1)	12	10
Distribution de dividendes											(3)	(3)
Autres variations			13	10		1	(25)					
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2021	433	251	(9)	(180)		(17)	4 535	5 013		5 013	24	5 037
Capitaux propres au 31 décembre 2021	433	251	(10)	(184)		(18)	4 569	5 042	(29)	5 013	24	5 037
Résultat net de l'exercice							59	59	(85)	(26)	(4)	(30)
Autres éléments du résultat global			5	302		93		400	7	408	2	410
Résultat global total			5	302		93	59	460	(78)	382	(2)	380
Autres transactions entre actionnaires							(1)	(1)		(1)		(1)
Distribution de dividendes							4	4	(4)		(7)	(7)
Autres variations							1	1		1	(1)	
CAPITAUX PROPRES AU 31 DÉCEMBRE 2022	433	251	(5)	118		75	4 633	5 506	(110)	5 395	13	5 407

ANNEXE AUX COMPTES CONSOLIDÉS

Exercice clos au 31 décembre 2022

Le groupe RATP est un acteur majeur du transport public urbain et périurbain en France et dans le monde.

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

L'Epic RATP a notamment pour objet l'exploitation de services publics de transport en Île-de-France et la gestion d'infrastructure de réseaux de transport public urbain de voyageurs (loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires – loi ORTF). La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) instaure une régulation des activités de gestion d'infrastructures et de sûreté de la RATP par l'Autorité de régulation des transports. Les modalités de cette régulation ont été précisées par le décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020.

L'offre de transport en Île-de-France est définie par l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités. L'activité de la RATP en tant qu'exploitant est régie par des contrats pluriannuels conclus avec Île-de-France Mobilités. Dans le cadre de ces contrats, la RATP s'engage sur la production d'un service de transport défini en quantité et en qualité, et reçoit en contrepartie une rémunération fondée sur des recettes directes et des contributions forfaitaires versées par Île-de-France Mobilités. Le contrat actuellement en vigueur entre l'Epic RATP et Île-de-France Mobilités (couvrant la période 2021-2024) a été signé le 16 juin 2021. Les modalités de rémunération sont décrites au paragraphe 1.4.

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, dans les services urbains, la conception et l'exploitation de systèmes de billetterie, d'information multimodale, d'aide à l'exploitation, dans la commercialisation et la gestion d'espaces commerciaux ou encore la maintenance d'équipements.

La RATP est détenue par l'État, et les comptes consolidés du Groupe sont intégrés dans les comptes combinés de ce dernier. Les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2022 ont été arrêtés par le conseil d'administration du 3 mars 2023.

Impacts de la situation politique et macroéconomique mondiale

Le Groupe ne dispose pas d'actifs géographiquement implantés en Russie ou en Ukraine et n'est donc pas directement impacté par le conflit ukrainien.

L'exercice 2022 a été moins affecté que les exercices 2020 et 2021 par les conséquences de la pandémie de Covid-19. L'activité et les résultats financiers du Groupe demeurent néanmoins encore impactés par la baisse du trafic voyageurs et une réduction de l'offre de transport globale.

Cependant, la reprise de l'activité post-pandémie de Covid-19, combinée aux conséquences indirectes du conflit ukrainien sur le contexte macroéconomique mondial, a eu plusieurs effets négatifs sur la performance économique du Groupe :

- une hausse mondiale, significative et généralisée de l'inflation, se traduisant par un renchérissement du coût des facteurs de production (salaires et énergie). Si les couvertures (physiques ou financières) souscrites par le groupe RATP, ainsi que les mécanismes d'indexation contractuelle, variables selon les

contrats, ont partiellement amorti les effets de l'inflation, celle-ci a néanmoins affecté significativement les résultats 2022 de l'Epic et de ses filiales;

- des difficultés et délais d'approvisionnement en hausse des fournisseurs, conduisant à un retard sur l'exécution des projets d'investissement, en particulier sur certains programmes de renouvellement du matériel roulant.

Enfin, la période a été marquée par une évolution rapide et haussière des taux d'intérêt, entraînant une revalorisation significative à la baisse des passifs sociaux, sans générer à date de renchérissement du coût de la dette financière du fait de sa structure.

Effets du changement climatique sur les activités du Groupe

Le marché des transports en commun est largement impacté par les ruptures technologiques requises pour lutter contre le dérèglement climatique et se conformer aux nouvelles politiques publiques.

Au sein du groupe RATP, pour l'Epic comme pour les filiales, des programmes d'investissement significatifs sont initiés en lien avec les autorités organisatrices des transports en vue de décarboner progressivement les activités de bus (remplacement progressif des flottes de bus alimentées au diesel par des technologies plus respectueuses de l'environnement : électricité, biogaz...), mais également les activités ferrées avec le renouvellement des flottes de matériels roulants pour introduire des matériels moins consommateurs d'énergie. La RATP travaille de manière plus générale à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de CO₂ associées à ses activités (infrastructures, équipements, matériels roulants, bâtiments). Ces différents programmes entraînent de lourds investissements dans le matériel roulant et les infrastructures qui permettent d'opérer ces actifs. 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 autorités organisatrices des transports pour lutter contre le dérèglement climatique passent également par le développement de l'offre de transports en commun, en particulier sur les transports ferrés, en France comme à l'international. Le groupe RATP prend part à ces projets et apporte son expertise au travers de contrats d'exploitation attribués à l'issue de processus d'appels d'offres.

Autres événements significatifs ayant marqué l'exercice clos au 31 décembre 2022

En Grande-Bretagne, la pénurie persistante de conducteurs, la hausse significative des coûts de production (inflation, énergie...) et l'évolution générale du marché des bus londoniens ont conduit le groupe RATP à engager un processus d'évaluation de ses options stratégiques, pour statuer sur l'avenir de ses activités (hors activité *Sightseeing UK*). Son objectif est de renforcer stratégiquement la position des sociétés concernées, quel que soit leur actionnariat. Cette activité, matérielle pour le Groupe, est constituée de plusieurs entités juridiques, qui opèrent sur ce marché exclusivement. Cette décision se traduit donc par une présentation des activités londoniennes de bus dans les comptes consolidés 2022, selon la norme IFRS 5 (cf. note 3).

En Algérie, la filiale exploitant les tramways rencontre depuis 2019 des difficultés persistantes de trésorerie, liées à des retards de règlement du client. Cette situation, conjuguée au souhait affiché par le gouvernement algérien de reprendre le contrôle de cette activité, conduit le Groupe à envisager l'arrêt de ses activités dans le pays. RATP Développement a engagé, conformément au

pacte d'actionnaires, un processus de cession de ses parts à l'État algérien. Cette activité, matérielle pour le Groupe, est principalement constituée par cette entité juridique qui opère exclusivement sur le marché algérien du tramway. Cette décision se traduit par une présentation des activités algériennes dans les comptes consolidés 2022, selon la norme IFRS 5 (cf. note 3).

Enfin, au second semestre 2022, le groupe RATP a significativement augmenté, aux côtés de la Caisse des dépôts et consignations, sa participation dans la société de mobilités urbaines Cityscoot, portée de 8% à 44%. Cette participation est désormais consolidée par mise en équivalence.

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 2022 conformément aux normes IFRS telles que publiées par l'*International Accounting Standards Board* (IASB) et adoptées par l'Union européenne. Ce référentiel est disponible sur le site de la Commission européenne à l'adresse suivante : ec.europa.eu/finance/company-reporting/ifrs-financial-statements/index_fr.htm.

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

1.2 – Évolution du référentiel IFRS et changements comptables

Le Groupe a mené une analyse des amendements de normes d'application obligatoire pour l'exercice ouvert à compter du 1^{er} janvier 2022. L'analyse réalisée par le Groupe a permis de statuer sur l'absence d'impact matériel au titre de ces amendements.

1.3 – Estimations et jugements

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les 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 2022.

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 amortissements et dépréciations d'actifs, essentiellement les immobilisations corporelles (note 12), les stocks (note 22), les créances d'exploitation (note 23), les *goodwill* (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 (précédemment nommé « excédent brut d'exploitation » en 2021) – est constitué du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'exploitation. Celles-ci comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais de personnel, les impôts et taxes. L'ensemble des dotations aux provisions liées au personnel, notamment celles relatives aux engagements envers lui, figurent sur la ligne « Charges de personnel » (à l'exception des charges de désactualisation des avantages long terme et post-emploi et des écarts actuariels calculés sur les avantages à long terme, qui font partie du résultat financier).

1.4.2 – Le résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence

Outre l'EBITDA, le résultat opérationnel intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions), les autres produits et charges opérationnels ainsi que la quote-part de résultat dans les entités mises en équivalence.

Les opérations revêtant un caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant, sont isolées en autres produits et charges opérationnels. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

1.4.3 – Le résultat financier

Le Groupe présente un résultat financier qui comprend les incidences des opérations de financement. Le résultat financier contient les intérêts payés sur la dette financière du Groupe et sur la dette de location 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 la variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions requises par IFRS 9 pour être qualifiés d'instruments de couverture.

1.5 – Régime de propriété des biens inscrits à l'actif de l'Epic RATP

Les régimes de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition sont distingués en quatre catégories d'actifs :

- la RATP est propriétaire des biens constitutifs de l'infrastructure dont elle est gestionnaire;
- les matériels roulants et les matériels d'entretien du matériel roulant (biens de retour) appartiennent à Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités entrera en pleine possession de ces biens à l'expiration des droits d'exploitation de services de la RATP, lorsqu'il effectuera le rachat des biens à

leur valeur nette comptable (VNC), 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 :

Type de biens	Gestionnaire d'infrastructure		Opérateur de transport	
	Biens propres	Biens de retour	Biens de reprise	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.
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.
Modalités de rémunération pendant la période d'exploitation	Le décret d'application n° 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 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 paragraphe 5.1.	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2021-2024. Voir paragraphe 5.1.	Les principes et les modalités de rémunération sont prévus sur la durée du contrat Île-de-France Mobilités 2021-2024. Voir paragraphe 5.1.
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 VNC, 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 VNC, nette de subventions, pour les autres biens.	Non applicable.
Biens éligibles à IFRIC 12 « Accords de concession de services »	Non.	Oui ⁽¹⁾ .	Oui ⁽¹⁾ .	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'Épic RATP ainsi que ceux de ses filiales, coentreprises, activités conjointes et entreprises associées.

Le Groupe comprend les filiales contrôlées. Ce contrôle est établi lorsque le Groupe dispose d'un pouvoir de diriger les activités clés qui l'exposent ou lui donnent droit à des rendements variables et lorsqu'il a la possibilité d'influer sur ces rendements. Les sociétés entrent dans le périmètre de consolidation à la date à laquelle leur contrôle est transféré au Groupe, et en sortent à la date à laquelle le Groupe cesse d'exercer un contrôle sur elles. Lorsque le Groupe perd le contrôle d'une filiale, il comptabilise la sortie des actifs et des passifs ainsi que, le cas échéant, des intérêts minoritaires et des autres composantes recyclables des capitaux propres. Le gain ou la perte qui en résulte est constaté au compte de résultat. La quote-part de participation éventuellement conservée est évaluée à la juste valeur au moment de la perte de contrôle. Les variations de pourcentage d'intérêt dans une filiale n'aboutissant pas à une perte de contrôle sont comptabilisées en capitaux propres. Les transactions entre entités consolidées sont éliminées.

Les entités sous contrôle conjoint entre le Groupe et les autres actionnaires et qualifiées de coentreprises sont consolidées selon la méthode de la mise en équivalence. Les coentreprises sont les partenariats dans lesquels les partenaires ont des droits sur l'actif net de l'entité contrôlée conjointement. Les partenariats qualifiés d'activité conjointe sont comptabilisés ligne à ligne à hauteur de la quote-part détenue dans les actifs, les passifs, les charges et produits revenant au Groupe. Il s'agit des partenariats dans lesquels les partenaires ont des droits directs sur les actifs et des obligations directes sur les passifs de l'entité contrôlée conjointement. Le Groupe retient notamment dans son appréciation le fait que la production de l'entité soit principalement destinée aux partenaires, ainsi que la part de financement de l'entité par les partenaires par rapport à des financements externes. Les autres partenariats sont qualifiés de coentreprises.

Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sont consolidées selon la méthode de la mise en équivalence; celle-ci est présumée lorsque le Groupe détient une participation supérieure ou égale à 20% des droits de vote.

Les titres mis en équivalence font l'objet d'un test de dépréciation en cas d'apparition d'un indice de perte de valeur.

Les comptes des entités consolidées et mises en équivalence sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe.

Cas particulier de la SA HLM RATP Habitat

L'appréciation du contrôle sur les SA HLM tient compte du caractère atypique de ces sociétés, des spécificités de leur fonctionnement et des contraintes très strictes imposées par la réglementation HLM.

Ainsi, malgré une participation à 99,9% de la RATP, celle-ci a été exclue du périmètre de consolidation car le Groupe estime ne pas disposer du contrôle de cette société au sens d'IFRS 10 pour les raisons suivantes :

- la réglementation HLM impose des contraintes financières et réglementaires (restriction du bénéfice distribuable, restriction des droits au boni de liquidation...) qui limitent les droits dans les rendements variables dont la RATP pourrait bénéficier;
- la dette des sociétés HLM est garantie dans sa quasi-totalité, opération par opération, par les collectivités publiques concernées. Par conséquent, la RATP ne porte pas les risques de remboursement des emprunts de RATP Habitat;
- la RATP exerce une influence sur certains aspects de gestion de RATP Habitat sans que cette influence 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 dans leur évolution. L'utilisation même de ces actifs n'est pas libre compte tenu des quotas de réservation de logements imposés par les préfetures et les collectivités locales. L'attribution des logements aux agents RATP fait l'objet d'un examen en commission d'attribution au même titre et selon les mêmes modalités que pour les candidats externes.

Les titres de participation RATP Habitat sont classés au bilan en « Titres non consolidés ». Compte tenu de la réglementation qui serait applicable en cas de cession des titres, le coût d'acquisition reflète la juste valeur de la participation. Les principaux éléments financiers de la SA HLM RATP Habitat sont présentés dans la note 20.

2.1.1.2 – Regroupements d'entreprises

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode de l'acquisition. En application de cette méthode, les actifs identifiables acquis et les passifs repris de l'entreprise acquise doivent être comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition correspondant à la date de prise de contrôle.

Le *goodwill* résultant du regroupement d'entreprises est évalué comme étant l'excédent du montant total de la contrepartie transférée, du montant de toute participation ne donnant pas le contrôle et, le cas échéant, de la juste valeur de la participation antérieurement détenue par rapport au solde net des justes valeurs des actifs identifiables acquis et des passifs repris à la date d'acquisition.

Ce *goodwill* est évalué dans la devise fonctionnelle de l'entité acquise et est inscrit à l'actif du bilan consolidé. Le Groupe a la possibilité d'opter, transaction par transaction, à la date d'acquisition, pour une évaluation des participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) soit à la juste valeur (« *goodwill* complet »), soit à la quote-part dans la juste valeur de l'actif net identifiable de l'entreprise acquise. Cette seconde méthode est la plus fréquemment appliquée par le Groupe.

Les frais connexes à la réalisation d'une opération d'acquisition sont comptabilisés en résultat des périodes au cours desquelles les coûts sont engagés et les services reçus.

2.1.2 – Méthodes de conversion

2.1.2.1 – Monnaie de fonctionnement et monnaie de présentation

Les états financiers consolidés sont présentés en euro, 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 portées directement en autres éléments du résultat global sous la rubrique « Réserves de conversion » pour la part du Groupe et sous la rubrique « Intérêts minoritaires » pour la part des minoritaires. Lors de la cession d'une société étrangère, les différences de conversion comptabilisées en autres éléments du résultat global s'y rapportant sont reconnues en résultat, en profit ou perte de cession.

2.1.2.3 – Conversion des opérations en devises

Les opérations en monnaie étrangère sont converties dans la monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction.

À chaque arrêté comptable, les actifs et passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis au cours de clôture. Les différences de change sont comptabilisées dans le résultat de la période ou comme une composante distincte des autres éléments du résultat global s'ils sont relatifs à des investissements nets dans des activités à l'étranger ou des couvertures de flux de trésorerie.

2.2 – Évolutions du périmètre de consolidation

La liste des sociétés intégrées au périmètre de consolidation figure à la note 40.

3 – Activités non poursuivies (IFRS 5)

Comme indiqué en préambule, en fin d'année 2022, le Groupe a engagé un processus de réflexion stratégique sur l'avenir de certaines de ses activités internationales :

- les activités de transport en commun par bus à Londres (bus hors *Sightseeing UK*), pour lesquelles un processus a été lancé en vue de définir les moyens de renforcer stratégiquement la position des sociétés concernées sur le marché, quel que soit leur actionnariat;
- ainsi que les activités de transport en commun en Algérie (tramway), pour lesquelles RATP Dev a engagé la cession à l'État algérien (société Transtev) de ses parts dans la société d'exploitation des tramways (SETRAM).

À fin décembre 2022, les critères pour une qualification d'« activité non poursuivie » au sens de la norme IFRS 5 ont été remplis.

Par conséquent, et en application de la norme IFRS 5 dans les comptes consolidés au 31 décembre 2022 :

- les actifs et passifs concernés sont présentés séparément des autres actifs et passifs du Groupe, sur des lignes distinctes : « Actifs des activités non poursuivies » et « Passifs des activités non poursuivies »;

- le résultat net de ces activités est présenté de façon isolée dans la ligne « Résultat des activités non poursuivies » pour l'ensemble de l'exercice 2022 et l'exercice comparatif a été retraité de la même manière;
- les autres éléments du résultat global relatifs à ces activités non poursuivies sont isolés sur des lignes dédiées pour l'ensemble de l'exercice 2022, et les états comparatifs ont été retraités de la même manière;
- le tableau des flux de trésorerie 2022 présente dans une ligne distincte la « Variation de trésorerie des activités non poursuivies » pour l'ensemble de l'exercice 2022, et l'exercice comparatif a été retraité de la même manière. Les flux de trésorerie des activités non poursuivies (flux opérationnels, d'investissement et de financement) sont présentés dans la présente note pour l'exercice 2022 et l'exercice 2021;
- pour l'ensemble de ces reclassements, les transactions inter-compagnies restent éliminées.

Les dépréciations nécessaires ont été comptabilisées dans le résultat net des activités non poursuivies pour ramener la valeur comptable à la juste valeur diminuée des coûts éventuels liés à ces opérations.

Le résultat net des activités non poursuivies ainsi reclassé s'élève à –89 millions d'euros, dont –51 millions d'euros de dépréciation des actifs nets londoniens et algériens et de provisions associées aux opérations.

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	31/12/2022	31/12/2021 retraité
Produits et charges des activités non poursuivies	(63)	(2)
Impôts	(8)	(5)
Perte de valeur comptabilisée	(19)	
RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS NON POURSUIVIES	(89)	(6)
dont part du Groupe	(85)	(9)
dont intérêts minoritaires	(4)	3

Flux de trésorerie des activités non poursuivies (IFRS 5)

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021 retraité
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	42	35
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(8)	(17)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(26)	(21)
Autres flux y compris neutralisation trésorerie de clôture	(5)	(26)
VARIATION NETTE DE TRÉSORERIE	12	22

4 – Changement d'estimation

4.1 – Concernant la comptabilisation des investissements réalisés dans le cadre des contrats de concession

Comme exposé dans la note 16 de l'annexe des comptes consolidés, une partie des actifs du groupe RATP au 31 décembre 2022 sont traités en application de l'interprétation IFRIC 12. Ces actifs concernent les biens de reprise et les biens de retour du contrat avec Île-de-France Mobilités, mais aussi les biens de reprise et de retour des autres contrats de concession de services des filiales du Groupe.

Le cadre du contrat d'exploitation RATP-Île-de-France Mobilités 2021-2024 est venu renforcer la position d'Île-de-France Mobilités en tant que concédant, dans un contexte d'ouverture à la concurrence des activités « opérateur de transport » de l'Epic. Il est venu par ailleurs modifier les conditions de financement des actifs utilisés pour l'exécution du contrat avec une part plus importante du financement assurée par le biais de subventions versées par Île-de-France Mobilités.

Ces évolutions ont conduit le Groupe à revoir les modalités de reconnaissance et de présentation des montants comptabilisés au titre des opérations d'achat-revente en application des dispositions d'IFRS 15 et d'IFRIC 12. L'analyse du Groupe conclut que la RATP est qualifiée de principal pour la prestation consistant à acquérir les biens et à en prendre le contrôle, avant de les revendre au concédant, pour leur prix d'acquisition.

Au même titre que les biens de retour, les investissements effectués dans la catégorie des biens de reprise se traduisent, à compter de l'exercice 2022, par une opération d'acquisition de ces biens auprès du prestataire externe et d'une opération concomitante de cession à l'autorité concédante, et ce même si ces derniers ne font pas in fine l'objet d'une levée d'option.

Par ailleurs, compte tenu de l'évolution des modalités de financement des biens de retour, il est apparu plus exact de comptabiliser les opérations d'achat-revente sur les biens de retour et sur les biens de reprise pour la valeur d'origine de l'investissement réalisé et non pas sur la base d'une valeur nette de subventions. Les subventions sont analysées comme une rémunération au titre de la vente des actifs essentiels concernés au concédant.

Ces évolutions se traduisent dans les comptes, au niveau du bilan, par la constatation d'une créance financière au titre des subventions méritées et non encaissées et au niveau du compte de résultat et par la comptabilisation d'une opération d'acquisition, puis de cession au concédant des investissements réalisés au titre des biens de reprise et des biens de retour pour la totalité des investissements bruts réalisés.

4.2 – Concernant la comptabilisation des provisions pour démantèlement du matériel roulant de l'Epic RATP (1)

Le contrat 2021-2024 est le dernier contrat signé par l'Epic dans le cadre légal actuel d'exclusivité sur les droits d'exploitation des lignes du réseau historique. L'analyse du contrat et de l'environnement légal et réglementaire dans lequel il s'inscrit démontre que l'Epic est exempté de la responsabilité du démantèlement du matériel roulant dont les dates de réforme prévisionnelles vont au-delà, selon les données techniques constructeurs, de la date de fin de l'exploitation en situation de monopole de ces actifs. Ces échéances d'ouverture à la concurrence des réseaux (hors bus) sont respectivement prévues en 2029 pour le réseau de tramway et en 2039 pour les réseaux ferrés métro/RER.

En effet, à l'ouverture des droits d'exploitation à la concurrence de ces réseaux, ces biens de retour seront légalement rachetés par le concédant Île-de-France Mobilités, à la VNC, nette de subventions. Les modalités de comptabilisation des provisions pour démantèlement des matériels roulants concernés ainsi que des composants démantèlement associés ont donc été revues en conséquence.

Impact du changement d'estimation sur l'état du résultat global au 31 décembre 2022

En millions d'euros	31/12/2022	IFRIC 12 Epic	IFRIC 12 Autolinee Toscane	Démantèlement	31/12/2022 sans changement d'estimation
Chiffre d'affaires	6 076				6 076
Autres produits des activités ordinaires	1 085	(790)	(38)		257
Produits des activités ordinaires	7 160	(790)	(38)		6 333
Achats consommés	(1 562)	790	38		(735)
Autres achats et charges externes	(1 081)				(1 081)
Impôts, taxes et versements assimilés	(211)				(211)
Charges de personnel	(3 456)				(3 456)
Autres charges d'exploitation	(54)				(54)
EBITDA	797				797

(1) Dont les dates de réforme prévisionnelles sont prévues post-ouverture à la concurrence des réseaux.

En millions d'euros	31/12/2022	IFRIC 12 Epic	IFRIC 12 Autolinee Toscane	Démantèlement	31/12/2022 sans changement d'estimation
Dotations aux amortissements	(556)		(9)		(566)
Dotations et reprises aux provisions	(30)			(19)	(49)
Résultat de cession d'actifs	(25)			12	(13)
Effets des opérations sur le périmètre	(5)				(5)
Pertes de valeur	4				4
Autres produits et charges opérationnels	4				4
Quote-part dans le résultat net des entités mises en équivalence	5				5
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entités mises en équivalence	193		(9)	(7)	177
Résultat financier	(119)				(119)
Résultat des activités ordinaires avant impôts	74		(9)	(7)	58
Impôts sur le résultat	(14)		2		(12)
Résultat net des activités poursuivies	60		(7)	(7)	45
RÉSULTAT NET CONSOLIDÉ	(30)		(7)	(7)	(44)
PART DU GROUPE	(26)		(7)	(7)	(40)

Au bilan, les impacts des changements d'estimation sont les suivants :

- la comptabilisation en créance financière IFRIC 12 des subventions méritées et non encaissées de l'Epic sur les biens de retour et de reprise entraîne un reclassement de 76,6 millions d'euros en moins des créances d'exploitation;
- la comptabilisation des dettes de loyers contractées dans le cadre du contrat de concession avec la région Toscane sur des actifs en concession constitue des dettes financières sur contrat de concession pour un montant de 54 millions d'euros;
- la revue des modalités de comptabilisation des provisions pour démantèlement du matériel roulant de l'Epic RATP a entraîné une reprise de provisions pour charges de 19 millions d'euros et une sortie à l'actif immobilisé de la VNC des composants de démantèlement correspondants pour un montant de 12 millions d'euros.

5 – Reconnaissance du revenu

Le revenu est constaté lorsqu'il y a transfert de contrôle des principaux biens et services vers l'acheteur, ce qui coïncide généralement avec le transfert de propriété ou la réalisation du service. Le revenu est évalué déduction faite des remises, escomptes financiers et taxes sur le chiffre d'affaires, et après élimination des ventes intragroupe.

Les revenus liés aux activités de transport sont comptabilisés lorsque la prestation est réalisée. En application d'IFRS 15, la rémunération de la créance financière IFRIC 12 « Actifs financiers en concession » est comptabilisée en « Autres produits des activités ordinaires ».

5.1 – Chiffre d'affaires de l'Epic RATP

5.1.1 – Produits du transport

Ils comprennent principalement :

- une rémunération d'exploitation « R1 », qui couvre les charges d'exploitation des activités relevant des obligations de service public de la RATP. Cette rémunération se décompose en trois éléments :
 - une rémunération forfaitaire « R11 », couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure, ainsi qu'un intéressement aux objectifs de recettes voyageurs encaissés par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités et, pour le réseau de surface, un intéressement aux objectifs de validations (à partir de 2022),
 - une rémunération « R12 », couvrant à l'euro/l'euro certains impôts et taxes : la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE); la cotisation foncière des entreprises (CFE); les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, y compris la taxe d'enlèvement des ordures ménagères; la taxe sur les bureaux en Île-de-France; l'imposition forfaitaire des entreprises de réseaux (Ifer) sur les stations radioélectriques,
 - une rémunération forfaitaire « R13 », révisée d'un commun accord avec Île-de-France Mobilités tous les quadrimestres, couvrant le coût estimé des mesures de protection des voyageurs et des agents rendues nécessaires par le contexte sanitaire;
- une rémunération « R2 », qui couvre les charges de capital (dotations aux amortissements et rémunération des capitaux engagés), hors biens de retour et de reprise, relatives (i) aux actifs immobilisés de l'opérateur de transport affectés à l'exploitation du service et (ii) à la base d'actifs afférents aux activités régulées du gestionnaire d'infrastructure. La part de la « R2 » relative aux biens de retour et de reprise de l'opérateur de transport, s'analyse

dans le cadre de l'interprétation IFRIC 12 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'opérateur de transport est fixée forfaitairement sur la durée du contrat 2021-2024, sur la base de la base d'actifs au 31 décembre 2020 du plan d'investissements contractualisé. La R2 du gestionnaire d'infrastructure est ajustée annuellement sur la base du montant effectif de la base d'actifs régulée du gestionnaire d'infrastructure;

- une rémunération « RSur », qui couvre les charges d'exploitation des prestations de sûreté et les dotations aux amortissements des biens affectés à la sûreté, majorés d'une marge de 2,5%. La détermination de la rémunération des activités de sûreté est soumise à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports, qui devra approuver le premier document de référence et de tarification des prestations de sûreté en 2023;
- des incitations à la performance : bonus ou malus sur la qualité de l'offre et du service.

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 mentionnées à l'article 4 du décret n° 2020-1752. Les rémunérations « R11 » et « RSur » sont revalorisées chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices, conformément aux dispositions du contrat.

Recettes voyageurs

Les « recettes voyageurs » sont encaissées par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités. Aux termes de 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 consolidé de la RATP et n'ont pas d'impact sur le compte de résultat.

5.1.2 – Produits des activités annexes

Ils comprennent principalement :

- les revenus de la publicité commerciale et des locaux commerciaux;
- les remboursements divers (dont frais de formation).

5.1.3 – Recettes hors transport

Les recettes hors transport comprennent principalement les prestations de services et de travaux à des tiers, la vente de produits, la radiotéléphonie et les télécommunications. Les produits des contrats d'ingénierie et de construction et leurs coûts associés sont comptabilisés respectivement en produits et en charges en fonction du degré d'avancement à la date de clôture de la période présentée. Le degré d'avancement est mesuré par le rapport existant entre les coûts encourus pour les travaux exécutés à la date considérée et les coûts totaux estimés du contrat.

La marge réalisée à l'avancement est comptabilisée seulement lorsqu'elle peut être mesurée de manière fiable. En cas de risque de non-recouvrement de la créance enregistrée, celle-ci est dépréciée selon les dispositions de la norme IFRS 9. Si les coûts prévisionnels du contrat sont supérieurs aux recettes attendues, une provision pour contrat déficitaire est constatée, en conformité avec la norme IAS 37.

5.2 – Chiffre d'affaires des filiales

Il est essentiellement constitué de produits du transport, qui comprennent notamment :

- des recettes directes provenant des usagers;
- des contributions tarifaires versées par les autorités organisatrices de transport.

5.3 – Produits des activités ordinaires

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 »).

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021 retraité
Produits du transport	5 837	5 353
Recettes hors transport	239	186
Chiffre d'affaires	6 076	5 540
Opérations de ventes de biens mis en concession	963	86
Revenus des actifs financiers en concession	79	84
Autres	98	93
Autres produits des activités ordinaires	1 140	263
PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES	7 216	5 803

Répartition du chiffre d'affaires entre France et international

En millions d'euros	31/12/2022			31/12/2021 retraité		
	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international	Chiffre d'affaires	Chiffre d'affaires France	Chiffre d'affaires international
TOTAL GROUPE	6 076	5 138	938	5 540	5 046	494

6 – Impôts, taxes et versements assimilés

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021 retraité
Impôts, taxes et versements assimilés	(211)	(179)

Le poste comprend notamment, pour l'Epic RATP, les impôts et taxes sur rémunérations pour 114 millions d'euros et la contribution économique territoriale pour 58 millions d'euros.

Compte tenu des caractéristiques intrinsèques de la 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	31/12/2022	31/12/2021 retraité
Rémunérations	(2 384)	(2 123)
Charges sociales	(963)	(932)
Autres avantages à long terme	(1)	(1)
Avantages postérieurs à l'emploi	(43)	(52)
Intéressement des salariés	(60)	(58)
Autres charges de personnel	(5)	(2)
TOTAL CHARGES DE PERSONNEL	(3 456)	(3 168)

7.2 – Effectifs du Groupe

	31/12/2022	31/12/2021
RATP Epic	43 932	44 918
RATP Dev	22 447	17 534
Autres filiales	1 954	501
EFFECTIF MOYEN DES SOCIÉTÉS CONTRÔLÉES	68 333	62 953

Les effectifs moyens de l'exercice 2022 s'élèvent à 68 333, contre 62 953 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 6 625 en 2022.

7.3 – Régimes d'avantages au personnel à cotisations définies

L'organisation du dispositif de financement des retraites de l'Epic RATP découle de l'application des décrets n° 2005-1635 à n° 2005-1638 du 26 décembre 2005. Ces textes font de la CRP-RATP, organisme d'État, le débiteur des retraites. La RATP a l'obligation de payer des cotisations calculées de façon spécifique, mais dont le montant est celui qui est exigible de toute entreprise ayant des personnes salariées ressortissantes de la protection sociale de droit commun (régimes obligatoires, à savoir Cnavts et Agirc-Arrco). Par décision en date du 13 juillet 2009, la Commission européenne a validé ce dispositif, via une décision notifiée aux autorités françaises.

La RATP verse à la CRP-RATP des cotisations assises sur les salaires. Ces cotisations sont libératoires. Il n'existe donc aucun passif actuariel à ce titre. Les paiements de la RATP sont constatés en charges de la période à laquelle ils sont liés.

8 – Résultat financier

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021 retraité
Coût de l'endettement		
Charges d'intérêts sur emprunts	(138)	(132)
Impact des intérêts sur les couvertures	13	(6)
Effet mark-to-market sur les dérivés hors couverture	(1)	2
Total coût de l'endettement brut	(126)	(136)
Produits financiers de l'endettement	1	(4)
Total coût de l'endettement net	(125)	(140)
Autres charges et produits financiers		
Revenus des participations	1	2
Résultat de change lié aux éléments opérationnels	(1)	
Désactualisation avantages au personnel	(7)	1
Écarts actuariels des avantages aux personnels long terme	12	4
Intérêts financiers sur les loyers	(3)	(2)
Autres charges ou produits financiers	3	7
Total autres produits et charges financiers	6	12
RÉSULTAT FINANCIER	(119)	(127)

La gestion du risque financier est détaillée en note 31.

9 – Impôts sur le résultat

9.1 – Impôts exigibles

L'impôt exigible comprend le montant estimé de l'impôt dû (ou à recevoir) au titre du bénéfice (ou de la perte) imposable d'un exercice et tout ajustement du montant de l'impôt exigible au titre des périodes précédentes. Le montant de l'impôt exigible dû (ou à recevoir) est déterminé sur la base de la meilleure estimation du montant d'impôt que le Groupe s'attend à payer (ou à recevoir). Il est calculé sur la base des taux d'impôt qui ont été adoptés à la date de clôture.

Les impôts sur le résultat comprennent la charge ou le produit d'impôt exigible et la charge ou le produit d'impôt différé.

Intégration fiscale

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

9.2 – Charge d'impôts sur le résultat

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021 retraité
Charge/produit d'impôts courants	(5)	(4)
Charge/produit d'impôts différés	(10)	20
TOTAL IMPÔTS	(14)	16

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 1^{er} janvier 2022	3 139	(2 622)	516	(12)	504
Impôts comptabilisés au compte de résultat	(47)	40	(7)	(3)	(10)
Impôts comptabilisés directement en autres éléments du résultat global	(76)	93	17	(19)	(2)
Variation de périmètre	(1)	6	4	(4)	
Impact des activités non poursuivies	(25)	24	(1)	(3)	(4)
Écarts de conversion	3	(2)	1		1
Autres	(21)	(14)	(35)	33	(2)
AU 31 DÉCEMBRE 2022	2 971	(2 475)	496	(8)	488

Les impôts différés se répartissent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Impôts différés actifs résultat	525	465
Impôts différés actifs réserves	(29)	51
Total impôts différés actifs	496	516
Impôts différés passifs résultats	8	10
Impôts différés passifs réserves		2
Total impôts différés passifs	8	12
IMPÔTS DIFFÉRÉS NETS	488	504
Dont :		
— différences temporelles comptables/fiscales	2 433	2 618
— écarts d'évaluation	(50)	(50)
— locations	1	1
— avantages au personnel	108	178
— instruments de couverture	(18)	6
— provisions réglementées	(86)	(76)
— reports déficitaires		5
— pertes de valeur sur impôts différés actifs	(1 843)	(2 133)
— impact des activités non poursuivies	(6)	
— autres	(52)	(45)

Les différences temporelles résultent principalement des écarts entre :

- les valeurs comptables des immobilisations et leurs valeurs fiscales;
- les durées d'amortissement fiscales et les durées d'amortissement comptables;
- les différences de traitement fiscal et comptable des reprises des subventions.

Ces différences temporelles sont génératrices d'impôts différés actifs (IDA) sur une période de plusieurs dizaines d'années pour l'Epic RATP.

Au 1^{er} janvier 2016 et conformément à la norme IAS 12, le groupe RATP a, pour évaluer la créance d'impôt, apprécié la recouvrabilité de ces IDA sur un horizon de temps raisonnable en tenant compte des évolutions attendues du taux de l'impôt et des perspectives de résultats futurs. Une créance d'IDA d'un montant de 537 millions d'euros par la contrepartie des capitaux propres a alors été comptabilisée pour l'Epic RATP.

Au 31 décembre 2022, cette créance est évaluée à 480 millions d'euros, contre 484 millions d'euros à la fin de l'exercice précédent.

9.4 – Preuve d'impôt

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Résultat net	(30)	210
(-) part des entités mises en équivalence	5	7
(-) résultat net des activités non poursuivies	(89)	
(-) impôts sur le résultat	(14)	11
Résultat des activités ordinaires avant impôt des sociétés intégrées	69	191
Taux d'impôt applicable en France	25 %	28 %
CHARGE D'IMPÔT THÉORIQUE	(17)	(53)
Différences de taux sur juridictions étrangères	(1)	(2)
Autres différences permanentes	(14)	
Impact des différences de taux d'imposition	1	(304)
Effets d'intégration fiscale	2	
Autres éléments d'impôt courant	1	4
Dépréciation IDA nette sur déficits et différences temporelles	13	367
CHARGE D'IMPÔT AU COMPTE DE RÉSULTAT	(14)	11
Taux d'impôt effectif	-21 %	6 %

10 – Goodwill

Les *goodwill* 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 VNC du *goodwill* affecté à l'activité cédée.

Au cours de l'exercice 2022, le Groupe a été amené à revoir les regroupements d'UGT internationales de RATP Dev en les analysant désormais comme un seul ensemble « RATP Dev – Autres pays ». Par ailleurs, l'UGT « RATP Cap Île-de-France » y fait son apparition. Les modalités de ces évolutions sont précisées dans la note 17 relative aux tests de dépréciation des actifs.

L'évolution des *goodwill* au niveau des regroupements d'UGT est la suivante :

En millions d'euros	31/12/2020	Variation de périmètre	Pertes de valeur	Effets de change	Reclassement	Autres	31/12/2021
RATP Dev BU France/Suisse	92				(5)		88
RATP Dev BU États-Unis/Grande-Bretagne/Afrique du Sud	80	10		6			95
RATP Dev BU <i>Sightseeing</i>	104			3			108
RATP Dev autres BU	4						4
Autres BU du groupe RATP	4				5		9
TOTAL	284	10		10			303

En millions d'euros	31/12/2021	Variation de périmètre	Pertes de valeur	Effets de change	Reclassement	Autres	31/12/2022
UGT RATP Dev BU France/Suisse	88				1		89
UGT RATP Dev BU États-Unis/Grande-Bretagne/Afrique du Sud	95			(4)	(92)		9
UGT RATP Dev <i>Sightseeing</i>	108			(3)			105
UGT RATP Dev – Autres pays	4				87		91
UGT RATP Cap Île-de-France					5		5
Autres UGT du Groupe	9						9
TOTAL	303			(6)	1		298

11 – Immobilisations incorporelles

Frais de recherche et de développement

Les dépenses de développement sont comptabilisées en tant qu'immobilisation à compter de la date à laquelle la direction a pris la décision d'investir si, et seulement si, les dépenses peuvent être mesurées de façon fiable et le Groupe peut démontrer la faisabilité technique de l'achèvement de l'immobilisation incorporelle, l'existence d'avantages économiques futurs probables et son intention ainsi que la disponibilité de ressources suffisantes pour achever le développement et utiliser l'actif. Les procédures internes permettent de matérialiser la date de décision d'investir de la direction.

Les frais de développement sont amortis sur les durées d'utilisation des immobilisations corporelles auxquelles ils se rattachent.

Immobilisations incorporelles en concession et autres immobilisations incorporelles

Les autres immobilisations incorporelles figurent au bilan à leur valeur historique. Elles sont systématiquement amorties sur leur durée d'utilité et diminuées, le cas échéant, des pertes de valeur.

Ce poste comprend essentiellement les actifs incorporels de concession constitués en application d'IFRIC 12 « Accords de concession de services », notamment au titre des biens de reprise de l'Epic RATP (notes 1.5 et 16).

Les autres immobilisations incorporelles comprennent également les logiciels, qui sont amortis linéairement sur une durée de trois à dix ans. Seuls les coûts de développements spécifiques et de paramétrages particuliers de systèmes de gestion transversaux à l'Epic RATP sont amortis sur dix ans.

L'impact des actifs mis en concession de l'Epic RATP est exploité en note 16.

En millions d'euros	31/12/2021	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2022
VALEURS BRUTES								
Droit au bail	2							2
Frais de recherche et développement	155							155
Concessions, brevets et droits similaires	946	14	(7)	90		(2)	4	1 045
Fonds commercial	1		(4)	4				1
Autres immobilisations incorporelles	51	1	(3)	1	(1)	(18)		31
Immobilisations incorporelles en concession	550						15	565
Immobilisations incorporelles en cours	177	128		(101)	(1)			203
TOTAL VALEURS BRUTES	1 883	143	(14)	(6)	(2)	(20)	19	2 002

En millions d'euros	31/12/2021	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités à céder	Impact des activités non poursuivies	31/12/2022
AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS								
Droit au bail	(1)							(1)
Frais de recherche et développement	(6)	(13)					8	(12)
Concessions, brevets et droits similaires	(677)	(96)	6			2		(766)
Fonds commercial			4	(4)				(1)
Autres immobilisations incorporelles	(40)	(4)	2	3	1	17		(21)
Immobilisations incorporelles en concession	(56)						(13)	(69)
Total amortissements et dépréciations	(781)	(114)	13	(1)	1	18	(5)	(870)
VALEURS NETTES	1 102	29	(2)	(8)	1	2	14	1 133

En millions d'euros	31/12/2020	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	31/12/2021
VALEURS BRUTES							
Droit au bail	2						2
Frais de recherche et développement	141				13	2	155
Concessions, brevets et droits similaires	804	23	(4)	128		(4)	946
Fonds commercial	2				(2)		1
Autres immobilisations incorporelles	50	1			(1)	2	51
Immobilisations incorporelles en concession	661					(111)	550
Immobilisations incorporelles en cours	175	121		(118)			177
TOTAL VALEURS BRUTES	1 834	145	(4)	19	2	(114)	1 883

En millions d'euros	31/12/2020	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprises	Reclassements	Variations de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	31/12/2021
AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS							
Droit au bail	(1)						(1)
Frais de recherche et développement	(2)	(13)				8	(6)
Concessions, brevets et droits similaires	(592)	(92)	3			4	(677)
Fonds commercial	(1)	(1)		1			
Autres immobilisations incorporelles	(37)	(3)		1	(2)		(40)
Immobilisations incorporelles en concession	(43)					(12)	(56)
Total amortissements et dépréciations	(676)	(109)	4	2	(2)	(1)	(781)
VALEURS NETTES	1 158	36	(1)	22	1	(114)	1 102

12 – Immobilisations corporelles

Comme indiqué dans la note 1.5, seuls les biens propres de l'Epic RATP et les immobilisations corporelles des filiales sont inscrits au bilan consolidé en immobilisations corporelles. Ils sont évalués initialement à leur coût d'acquisition, à leur coût de production ou à la juste valeur lors d'un regroupement d'entreprises. Ils sont ensuite diminués du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur.

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

Compte tenu des dispositifs actuels de rémunérations contractuelles entre la RATP et Île-de-France Mobilités (note 5.1), la rémunération R2 couvre les coûts liés au financement des investissements, en plus des amortissements. De ce fait, la RATP ne capitalise pas les intérêts financiers.

Lorsque des biens corporels font l'objet d'une obligation de démantèlement, le coût prévisionnel de cette obligation est initialement inclus dans le coût d'acquisition du bien correspondant en contrepartie de provisions (note 27).

L'amortissement linéaire est considéré comme l'amortissement économique.

Les durées d'amortissement pratiquées par le Groupe sont les suivantes :

Catégories	Mode	Durée
Infrastructure ferroviaire bien principal	Linéaire	35 à 140 ans
Infrastructure ferroviaire bien composant	Linéaire	15 à 40 ans
Bâtiments gros œuvre	Linéaire	70 à 100 ans
Bâtiments second œuvre	Linéaire	6 à 30 ans
Voies	Linéaire	10 à 50 ans
Signalisation des voies et systèmes d'aide à la conduite des trains	Linéaire	5 à 40 ans
Matériels roulants ferrés	Linéaire	20 à 40 ans
Matériels roulants routiers	Linéaire	4 à 10 ans
Installations et équipements, matériel et outillage	Linéaire	5 à 100 ans
Autres immobilisations corporelles	Linéaire	2 à 15 ans

Les durées d'utilité des immobilisations corporelles sont revues annuellement en cas d'évolution significative.

L'impact des actifs mis en concession de la RATP est explicité en note 16.

L'analyse des droits d'utilisation résultant de l'application d'IFRS 16 est présentée en note 14.

Le montant des immobilisations en cours se compose principalement des projets liés aux prolongements de lignes de métro.

Le montant des engagements pour l'acquisition d'immobilisations corporelles est indiqué en note 36.1.

Au 31 décembre 2022, il n'y a pas d'immobilisation donnée en garantie ou en nantissement.

En millions d'euros	31/12/2021	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2022
VALEURS BRUTES								
Terrains	605		(3)			(7)		595
Constructions	11 924	50	(85)	1 177		(45)	(41)	12 982
Installations techniques, matériels, outillage industriel	5 553	30	(100)	580	1	(21)	(53)	5 989
Matériels de transport	2 767	96	(149)	410	(11)	(207)	(9)	2 897
Autres immobilisations corporelles	326	19	(31)	117	1	(11)	(1)	421
Immobilisations corporelles en cours	4 233	1 820		(2 269)		(4)	(8)	3 772
Subventions d'investissement	(13 275)	(3 924)	2 886	13			6	(14 294)
TOTAL VALEURS BRUTES	12 132	(1 908)	2 518	28	(10)	(294)	(105)	12 361

En millions d'euros	31/12/2021	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	Impact actifs mis en concession	31/12/2022
AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS								
Terrains	2	(3)	2				1	2
Constructions	(4 600)	(370)	77	2	(1)	11	36	(4 845)
Installations techniques, matériels, outillage industriel	(3 363)	(313)	90	1	(1)	7	35	(3 544)
Matériels de transport	(1 073)	(463)	131		4	77	192	(1 133)
Autres immobilisations corporelles	(217)	(40)	27	(1)	(1)	4	1	(227)
Subventions d'investissement	4 136		366	(16)			(1)	4 486
Total amortissements et dépréciations	(5 114)	(1 189)	694	(14)	1	98	263	(5 261)
VALEURS NETTES	7 018	(3 098)	3 212	14	(9)	(196)	158	7 100

En millions d'euros	31/12/2020	Acquisitions	Mises au rebut, cessions	Reclassements	Variation de périmètre	Impact actifs mis en concession	31/12/2021
VALEURS BRUTES							
Terrains	608	7	(3)			(7)	605
Constructions	11 562	132	(59)	422	7	(142)	11 924
Installations techniques, matériels, outillage industriel	5 283	26	(112)	392	5	(40)	5 553
Matériels de transport	2 469	250	(225)	371	14	(113)	2 767
Autres immobilisations corporelles	305	11	(20)	38	2	(10)	326
Immobilisations corporelles en cours	3 532	1 895	(2)	(1 229)		36	4 233
Subventions d'investissement	(12 149)	(1 144)	14	14		(11)	(13 275)
TOTAL VALEURS BRUTES	11 612	1 177	(408)	9	29	(287)	12 132

En millions d'euros	31/12/2020	Dotations aux amortissements	Mises au rebut, cessions, reprise	Reclassements	Variation de périmètre, écarts de conversion	Impact actifs mis en concession	31/12/2021
AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS							
Terrains	1	(3)	4				2
Constructions	(4 340)	(339)	54	(1)	(2)	30	(4 600)
Installations techniques, matériels, outillage industriel	(3 214)	(288)	110	(2)	(2)	33	(3 363)
Matériels de transport	(980)	(411)	179	(2)	(5)	146	(1 073)
Autres immobilisations corporelles	(206)	(35)	19	(8)	(1)	15	(217)
Subventions d'investissement	3 849		302	(22)		7	4 136
Total amortissements et dépréciations	(4 891)	(1 076)	667	(34)	(11)	232	(5 114)
VALEURS NETTES	6 721	101	259	(25)	17	(55)	7 018

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'immobilisation est fourni ci-dessous.

La dette de loyers est identifiée au passif du bilan consolidé (agréats « Passifs financiers – 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 à la date de 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 similaires, 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.

La durée de location considérée pour chaque contrat correspond à la période non résiliable, sauf si le Groupe est raisonnablement certain d'exercer les options de renouvellement prévues contractuellement.

Le Groupe a appliqué certaines mesures de simplification dans le cadre de l'application d'IFRS 16. En particulier : aucun actif « Droit d'utilisation » ni aucune dette de loyers n'est comptabilisé au titre de contrats de location de courte durée (douze mois ou moins); aucun actif « Droit d'utilisation » ni aucune dette de loyers n'est comptabilisé au titre de contrats de location relatifs à des actifs de faible valeur (seuil de 5 000 dollars).

Détail des droits d'utilisation comptabilisés en immobilisations

En millions d'euros	31/12/2021	Nouveaux contrats 2022	Dotations	Reclassements et effets des actifs mis en concession	Variation de périmètre, écarts de conversion	Impact des activités non poursuivies	31/12/2022
DROITS D'UTILISATION							
Terrains	3						3
Constructions	200	47	(45)	6	(1)	(14)	193
Installations techniques, matériels, outillage industriel	1						1
Matériels de transport	158	49	(38)	(7)	(7)	(122)	34
Autres immobilisations corporelles	5	7	(4)			(6)	2
TOTAL VALEURS NETTES	367	103	(88)	(1)	(7)	(141)	232

En millions d'euros	31/12/2020	Nouveaux contrats 2021	Dotations	Reclassements et effets des actifs mis en concession	Variation de périmètre, écarts de conversion	31/12/2021
DROITS D'UTILISATION						
Terrains	3					3
Constructions	218	57	(41)	(35)	1	200
Installations techniques, matériels, outillage industriel	1					1
Matériels de transport	112	87	(33)	(15)	7	158
Autres immobilisations corporelles	1	3	(2)	3		5
TOTAL VALEURS NETTES	334	148	(77)	(47)	8	367

Échéancier de la dette de loyers

En millions d'euros							
2022	Total	2023	2024	2025	2026	2027	> 5 ans
Passifs financiers – opérations de location – non courants	204		44	37	32	30	60
Passifs financiers – opérations de location – courants	47	47					
PASSIFS FINANCIERS – OPÉRATIONS DE LOCATION	251	47	44	37	32	30	60

En millions d'euros							
2021	Total	2022	2023	2024	2025	2026	> 5 ans
Passifs financiers – opérations de location – non courants	353		57	49	39	32	176
Passifs financiers – opérations de location – courants	80	80					
PASSIFS FINANCIERS – OPÉRATIONS DE LOCATION	434	80	57	49	39	32	176

Loyers non retraités

Les loyers non retraités selon IFRS 16 s'élevaient à 39 millions d'euros. Ils concernent pour l'essentiel des biens dont la durée résiduelle de location n'excédait pas douze mois au 1^{er} janvier 2022.

Impact de trésorerie

L'impact net de trésorerie des loyers retraités selon IFRS 16 sur l'exercice est de 65 millions d'euros versés, dont 3 millions d'euros d'intérêts et 62 millions d'euros de remboursement de dette.

15 – Opérations de lease particulières

15.1 – Opérations de leasehold

De 1997 à 2002, la RATP a réalisé des opérations de *leasehold*. Dans ce cadre, la RATP a concédé à des investisseurs étrangers américains la propriété économique des biens par le biais d'un droit de jouissance des matériels, ce qui leur permet de les amortir et d'en retirer un gain financier grâce à un mécanisme de différé d'imposition. Ce gain financier est partagé entre l'investisseur et la RATP.

Une opération de *leasehold* est composée d'une location principale consentie par la RATP et d'une sous-location destinée à lui faire conserver néanmoins la jouissance du bien. Économiquement et comptablement, il n'y a pas de cession, la RATP conservant les principaux risques et avantages inhérents à la propriété des équipements. La RATP dispose d'une option appelée « *early buy-out* » (EBO) en sa faveur, au terme d'une période plus courte que la durée totale de l'opération, lui permettant d'interrompre le montage en rachetant la part restante du contrat de location. Le montage intègre des dépôts mis en place pour garantir le paiement de cette option.

Les différents contrats qui composent chaque opération sont analysés comme constituant une opération unique et sont comptabilisés comme tels. Les actifs (dont les dépôts) et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'une compensation au bilan et au compte de résultat, laissant apparaître en lecture directe un solde, qui correspond au profit global de chaque opération, la *net present value* (NPV). Ce profit est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat financier sur la durée du contrat. Au 31 décembre 2022, le montant brut des actifs comptabilisés est de 207 millions d'euros et le montant des passifs est de 208 millions d'euros. Ces montants sont compensés à hauteur de 207 millions d'euros, de sorte que le solde net qui en résulte est de 1 million d'euros.

Au 31 décembre 2022, il reste cinq contrats avec deux investisseurs : Bank of America et State Street.

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel et aux risques de contrepartie sur les dépôts. La gestion du risque de contrepartie se fait :

- soit par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Le montant des dépôts correspondants est de 47 millions d'euros au 31 décembre 2022;
- soit directement auprès du Trésor américain : le solde de ces dépôts est de 64 millions d'euros au 31 décembre 2022.

Par ailleurs, des dépôts en dollars américains qui subsistent à l'issue de terminaisons anticipées de montages entre 2007 et 2009, ne font plus l'objet de compensation et sont donc comptabilisés au bilan en autres actifs financiers (cf. note 21).

15.2 – Opérations de *Swedish lease*

La structure de *lease* suédois fonctionne en amont de la livraison des équipements. L'investisseur paye au fournisseur la totalité de la valeur du matériel, dès l'origine du contrat. La RATP devient locataire du matériel pendant une période de dix-huit ans, à l'issue de laquelle elle dispose d'une option de rachat en sa faveur. Les biens financés par *lease* suédois sont comptabilisés à l'actif du bilan consolidé.

Ces opérations ont permis à la RATP de dégager un gain financier dès l'origine du contrat. Ce gain a été déduit du coût d'acquisition des matériels et est repris en résultat au rythme de l'amortissement des biens.

Au 31 décembre 2022, il ne reste plus de contrat de *lease* suédois en vigueur : la dernière opération a été débouclée pendant l'exercice.

16 – Contrats de concession

Les contrats de concession de services entrent dans le champ d'application d'IFRIC 12 sur les accords de concession de services 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 objet 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, en contrepartie au bilan d'un actif financier (« modèle de l'actif financier ») représentatif d'un droit inconditionnel à recevoir un montant de trésorerie et/ou un actif incorporel (« modèle de l'actif incorporel ») représentatif d'un droit à facturer les usagers.

Modèle de l'actif financier

Dans le cadre des concessions de services, un actif financier est comptabilisé lorsque l'opérateur dispose contractuellement d'un droit inconditionnel lui garantissant le paiement par le concédant de montants définis ou déterminés dans le contrat. La rémunération de l'actif est inscrite en « Autres produits des activités ordinaires ».

Les actifs financiers résultant de l'application d'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 contrat entre la RATP et Île-de-France Mobilités 2021-2024 entre dans le champ d'application d'IFRIC 12 car :

- la prestation rendue correspond à une mission de service public;
- Île-de-France Mobilités fixe l'offre de transport et arrête la politique tarifaire;
- les biens nécessaires à l'exploitation sont des biens de retour et des biens de reprise;
- Île-de-France Mobilités contrôle un intérêt résiduel significatif à la fin de la concession sur ces biens :

- pour les biens de retour, matériels roulants et matériels d'entretien du matériel roulant, à la date de fin des droits de concession, Île-de-France Mobilités rachète les biens à leur VNC, 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 VNC, 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 VNC des biens de retour dans les comptes sociaux, diminuée des subventions, à la date de clôture.

Modèle appliqué aux biens de reprise de l'Epic RATP

Le modèle mixte est appliqué aux biens de reprise dans la mesure où la RATP bénéficie de la part d'Île-de-France Mobilités :

- d'un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie pour ces biens, sur les périodes couvertes par les contrats d'exploitation avec Île-de-France Mobilités (2021-2024) ainsi que la VNC 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 prévues dans les comptes sociaux entre la date de clôture et la fin du contrat des biens de reprise détenus à la date de clôture;
- d'un droit en fin de contrat à obtenir de la trésorerie et/ou des actifs, évalué sur la base de la valeur estimée de reprise des actifs (VNC résiduelle des actifs en fin de contrat, calculée sur leur durée d'utilité). Ce droit constitue un actif incorporel spécifique non amortissable, mais qui pourra faire l'objet le cas échéant d'une provision pour perte de valeur (IAS 36).

Recouvrement et rémunération de la créance sur actifs financiers en concession de l'Epic RATP

Les contributions versées par Île-de-France Mobilités à la RATP sont constituées notamment d'une rémunération (cf. note 5.1), appelée « R2 », dédiée au financement des investissements et correspondant à la rémunération des capitaux engagés, dont la couverture des frais financiers et des charges nettes d'amortissement enregistrées dans les comptes sociaux. Ce mécanisme de financement s'analyse, selon 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'investissement 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 un bien de reprise) peut être réalisé par le concessionnaire par l'achat en propre ou par la location du matériel roulant. Ce bien de reprise, de même que tout contrat de location relatif à un bien de reprise, est légalement transférable, en date de fin de contrat de concession, à la région Toscane ou à tout autre opérateur potentiel successeur, le cas échéant.

La région Toscane finance en partie l'acquisition des biens via une subvention correspondant à un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie. Ce droit donne lieu à la comptabilisation d'une créance financière.

Le coût résiduel de l'acquisition des biens en concession n'est pas pris en charge par l'autorité organisatrice et est rémunéré, d'une part, au travers d'un droit à percevoir les recettes directes des usagers et, d'autre part, par un rachat à la VNC des biens essentiels en fin de contrat.

Cette part « non financée » par le concédant est donc 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 des actifs en fin de contrat, calculée sur leur durée d'utilité). Ce droit constitue un actif incorporel spécifique non amortissable, mais pourra faire l'objet, le cas échéant, d'une provision pour perte de valeur;
- un actif incorporel « IFRIC 12 » représentatif du droit à facturer les usagers pendant la durée du contrat de concession. Il est déterminé par différence entre le coût des biens acquis, les subventions perçues, et la VNC résiduelle des actifs en fin de contrat, calculée sur leur durée d'utilité. Cet actif incorporel est amorti sur la durée résiduelle du contrat de concession et non sur la durée de vie économique du bien.

Le même traitement comptable est appliqué aux contrats de location de matériel roulant dès lors que la RATP est également qualifiée de principal et que le contrat de location constitue un achat en substance du matériel roulant. La dette relative aux loyers est comptabilisée au passif dans la rubrique « Dettes financières sur biens en concession ». Ce passif financier n'est pas inclus dans la définition de la dette financière nette retenue par le groupe RATP.

Modèle appliqué aux biens de retour/reprise dans les contrats de concession des autres filiales

D'autres filiales du Groupe exploitent également des contrats de concession de taille moins significative qui répondent généralement à la définition d'un modèle financier ou d'un modèle mixte.

La créance comptabilisée en actif financier correspond au remboursement des dotations aux amortissements telles que constatées dans les comptes annuels jusqu'au terme des contrats en vigueur. Les options d'achat dont disposent les concédants en fin de contrat sont constatées en immobilisations incorporelles.

Par ailleurs, conformément à IFRS 15, si l'entité concessionnaire est considérée comme « principal » dans la prestation d'achat-revente consistant à choisir les biens acquis, ces acquisitions sont traitées sur la période comme des opérations d'achat, comptabilisées en achats consommés et, concomitamment des ventes au concédant, comptabilisées en « Autres produits des activités ordinaires ».

16.3 – Valeur des actifs financiers en concession

La valeur comptable des actifs financiers en concession au 31 décembre 2022 est la suivante :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Montant net	3 494	3 655
Actifs financiers en concession – non courants	3 494	3 655
Montant net	367	301
Actifs financiers en concession – courants	367	301

17 – Tests de dépréciation d'actifs

Les actifs à tester sont regroupés en UGT. Une UGT est le plus petit groupe identifiable d'actifs comprenant l'actif à évaluer dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs.

Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP correspondent aux activités :

- de gestionnaire d'infrastructure;
- d'opérateur de transport;
- d'opérateur de sûreté.

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,
 - BU France/Suisse de RATP Dev,
 - BU autres pays de RATP Dev;
- d'une activité spécifique :
 - BU *Sightseeing* de RATP Dev (activités de bus touristiques).

Un test de dépréciation est effectué :

- chaque année pour toutes les UGT comprenant des *goodwill* ou des actifs incorporels à durée de vie indéfinie;
- dès lors qu'il apparaît un indice de perte de valeur.

Pour ces tests, la VNC 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 VNC 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 de l'Epic RATP

Les UGT définies au niveau de l'Epic RATP correspondent aux activités d'opérateur de transport, de gestionnaire d'infrastructure et de sûreté, ces activités étant des périmètres comptablement séparés en application des dispositions légales et des principes de régulation.

La répartition des valeurs d'actifs entre le gestionnaire d'infrastructure, l'opérateur de transport et la sûreté est réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

La VNC 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'actif incorporel 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'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 2022 sont les suivantes :

- pour l'année 2023 : prévisions reposant sur le budget 2023 de l'Epic RATP;
- pour l'année 2024 : prévisions reposant sur les dispositions financières du contrat RATP-Île-de-France Mobilités 2021-2024 et les plans de performance internes des UGT;
- au-delà de 2024 : les conditions du contrat actuel ont été reconduites à l'infini (à l'exception des activités bus ouvertes à la concurrence le 1^{er} janvier 2025);
- 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 correspondant à l'inflation estimée à long terme.

	Epic gestionnaire d'infrastructure	Epic opérateur de transport – biens propres	Epic sûreté
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	4,50%	6,1%	6,1%
Taux de croissance à l'infini	2,2%	2,2%	2,2%

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

Résultats des tests de dépréciation

Les tests de dépréciation réalisés pour les UGT gestionnaire d'infrastructure, opérateur de transport – biens propres et sûreté n'ont pas mis en évidence de perte de valeur. En conséquence, aucune dépréciation n'a été constatée dans les comptes consolidés de l'exercice.

Sensibilité des valeurs recouvrables

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

- une variation du taux d'actualisation de + 0,6 point pour l'UGT gestionnaire d'infrastructure et de + 2,44 points pour l'UGT opérateur de transport – biens propres conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la VNC de l'UGT; la sensibilité de l'UGT sûreté au taux d'actualisation n'est pas significative;
- une variation du taux de croissance à l'infini de – 0,7 point pour l'UGT gestionnaire d'infrastructure et de – 3,13 points pour l'UGT opérateur de transport – biens propres conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la VNC de l'UGT; la sensibilité de l'UGT sûreté au taux de croissance n'est pas significative;
- une variation des investissements de renouvellement normatifs de + 46 millions d'euros pour l'UGT gestionnaire d'infrastructure, de + 38 millions d'euros pour l'UGT opérateur de transport – biens propres et de + 2 millions d'euros pour l'UGT sûreté conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la VNC de l'UGT.

17.2 – Unités génératrices de trésorerie des filiales

Des tests de dépréciation ont été réalisés sur les autres UGT existantes au 31 décembre 2022.

Conformément aux dispositions d'IAS 36 sur les tests de dépréciation :

- les UGT sont regroupées sur la base des synergies pouvant exister entre les différents pays;
- chaque année, un test de dépréciation est effectué pour tous les groupements d'UGT comprenant des *goodwill* ou des actifs incorporels à durée de vie indéfinie, et dès lors qu'il apparaît un indice de perte de valeur pour tous les actifs.

En 2022, le Groupe a opéré plusieurs changements dans la définition des UGT qui composent les filiales :

- création de l'UGT RATP Cap Île-de-France, qui a repris les activités franciliennes de RATP Dev et qui a vocation à opérer l'ensemble des contrats de transport public ouverts à la concurrence en région Île-de-France, à l'exception de l'exploitation des lignes de métro du Grand Paris Express, pour lesquelles RATP Dev s'est porté candidat aux appels d'offres en cours, et de la liaison CDG Express, qui sera exploitée par une filiale commune de RATP Dev et Keolis;
- regroupement des UGT internationales de RATP Dev dans une nouvelle BU RATP Dev – Autres Pays.

Ce regroupement est effectué pour les raisons suivantes :

- l'homogénéité des types de relations contractuelles d'un pays à l'autre, conclus suite à des processus d'appel d'offres (ou processus de sélection);
- l'unicité de secteur d'activité des filiales composant ce regroupement, exerçant toutes une activité d'opérateur de transport public;
- une organisation et un management internationalisés, regroupant des experts passant d'un pays à l'autre pour bénéficier des meilleures pratiques de marché, répondre à des appels d'offres et diriger ces entités.

Les valeurs recouvrables des principales UGT ont été déterminées sur la base des hypothèses suivantes :

	UGT BU France/Suisse de RATP Dev	UGT BU Autres pays de RATP Dev	UGT activité Sightseeing de RATP Dev	UGT RATP Cap Île-de-France
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Taux d'actualisation	6,1%	Entre 6,4% et 13,3%	7,2%	6,1%
Taux de croissance à l'infini	2%	Entre 2% et 4%	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.

Les tests de dépréciation réalisés n'ont pas mis en évidence de perte de valeur au niveau des UGT définies ci-dessus.

Sensibilité des valeurs recouvrables

Des tests de sensibilité ont été mis en œuvre afin de conforter les résultats dans le cadre des tests de dépréciation effectués. Sur la base des actifs testés à leur valeur dans le référentiel IFRS :

UGT France/Suisse

Une variation du taux d'actualisation de + 5,3 points conduirait à égaliser la valeur recouvrable et la VNC de l'UGT.

Une variation du taux de croissance à l'infini de – 7,5 points conduirait à égaliser la valeur recouvrable et la VNC de l'UGT.

UGT Sightseeing

Une variation du taux d'actualisation de + 0,7 point conduirait à égaliser la valeur recouvrable et la VNC de l'UGT.

Une variation du taux de croissance à l'infini de -0,84 point conduirait à égaliser la valeur recouvrable et la VNC de l'UGT.

Groupement d'UGT des autres pays de RATP Dev

Une variation des taux d'actualisation de +5,7 points conduirait à égaliser la valeur recouvrable et la VNC du groupement d'UGT.

Une variation du taux de croissance à l'infini de -6,3 points conduirait à égaliser la valeur recouvrable et la VNC du groupement d'UGT.

Aucun événement, de nature à affecter la valeur des *goodwill* constatés postérieurement à la mise en œuvre des tests de dépréciation des UGT n'est apparu postérieurement à la clôture.

UGT RATP Cap Île-de-France

Une variation du taux d'actualisation de +1,8 point conduirait à égaliser la valeur recouvrable et la VNC de l'UGT.

Une variation du taux de croissance à l'infini de -2,7 points conduirait à égaliser la valeur recouvrable et la VNC de l'UGT.

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 moins de 5 % du

chiffre d'affaires. La part des intérêts minoritaires dans les états financiers n'est pas non plus significative.

Le Groupe considère, compte tenu de la faible matérialité individuelle des participations dans les filiales, qu'il n'est pas exposé à des risques spécifiques par entité pouvant avoir des incidences significatives sur les états financiers.

19 – Titres mis en équivalence

19.1 – Participations dans des entités mises en équivalence

Les titres mis en équivalence comprennent les entreprises associées et les coentreprises. Les participations dans ces entités s'analysent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2022				31/12/2021			
	% 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
Sociétés du Groupe								
Groupe Systra	43,38	136	6	15	43,38	115	3	
Autres entreprises associées		9	(1)			11	1	
Coentreprises		19	1			14	3	
TOTAL		164	5	15		139	7	

19.2 – Coentreprises et entreprises associées significatives

Parmi les entités mises en équivalence, Systra est une entreprise associée considérée comme significative.

Systra est un groupe de conseil et d'ingénierie intervenant dans le domaine des transports publics ferroviaires et disposant à travers le monde d'une trentaine de filiales et d'une vingtaine de succursales.

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
État de situation financière – Systra		
Actifs non courants	315	300
Actifs courants	641	535
Passifs non courants	146	148
Passifs courants	558	482
ACTIF NET (100 %)	253	204
Pourcentage de détention	43,4 %	43,4 %
Part du Groupe dans l'actif net	109	88
<i>Goodwill</i>	26	26
VALEUR D'ÉQUIVALENCE	136	115

En millions d'euros

Compte de résultat – Systra	31/12/2022	31/12/2021
Produits des activités ordinaires	901	755
Résultat net (100%)	13	6
Quote-part du Groupe dans le résultat net	6	3
Autres éléments du résultat global	15	

Les montants ci-dessus sont établis fin janvier avant la clôture définitive des comptes de Systra.

Les autres coentreprises et entreprises associées ne sont pas individuellement significatives. Ces entités ont essentiellement des activités d'exploitation de réseaux de bus, tramway et/ou métro similaires à celles des entités intégrées globalement.

20 – Titres non consolidés

En application d'IFRS 9, les titres non consolidés sont évalués à leur juste valeur. Le Groupe a opté pour comptabiliser les variations ultérieures de juste valeur de ces titres dans les capitaux propres en autres éléments du résultat global non recyclables (choix irrévocable exercé titre par titre).

En cas de cession, le résultat de l'opération est constaté dans les capitaux propres et n'impacte pas le résultat.

31/12/2022	Titres non consolidés 31/12/2021	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	Titres non consolidés 31/12/2022
En millions d'euros						
Total valeur brute	61	37	(1)		(7)	90
Perte de valeur	(1)					(1)
TOTAL VALEUR NETTE	60	37	(1)		(7)	89

31/12/2021	Titres non consolidés 31/12/2020	Augmentations	Diminutions	Écarts de change	Autres	Titres non consolidés 31/12/2021
En millions d'euros						
Total valeur brute	61	1			(2)	61
Perte de valeur	(1)					(1)
TOTAL VALEUR NETTE	60	1			(2)	60

Les titres non consolidés se répartissent comme suit :

En millions d'euros	Valeur nette	% d'intérêt
RATP Habitat ⁽¹⁾	37	100%
Parklife Metro ⁽²⁾	23	10%
Fraîcheur de Paris	10	15%
Eurazeo	7	3%
Zenpark	3	11%
Paris Saclay Seed Fund	2	4%
Elektra	2	1%
Zen Ride	2	8%
Klaxit	1	15%
Irise	1	10%
Autres	2	
TOTAL	89	

(1) La SA HLM RATP Habitat est exclue du périmètre de consolidation pour les motifs évoqués dans la note 2.1. Les données financières au 31 décembre 2021 de la SA HLM RATP Habitat sont :
 – chiffre d'affaires : 67,1 millions d'euros ;
 – total bilan = 975 millions d'euros, dont 414 millions d'euros d'endettement net ;
 – résultat : 21 millions d'euros.

(2) Le consortium Parklife Metro, dont RATP Dev détient 10% des parts, a remporté l'exploitation et la maintenance de la nouvelle ligne automatique qui reliera l'aéroport de l'ouest de Sydney au reste du Grand Sydney. Cette prise de participation engendre une augmentation des titres non consolidés de 23 millions d'euros.

21 – Autres actifs financiers

Les autres actifs financiers sont composés des actifs financiers qui n'entrent pas dans les catégories d'actifs financiers définies précédemment, essentiellement les créances rattachées à des participations, prêts, dépôts et cautionnements.

L'ensemble de ces actifs financiers est comptabilisé au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

La dépréciation est appréciée de manière individuelle en tenant compte du profil de risque de la contrepartie et des garanties obtenues. Lors de la comptabilisation initiale de ces actifs financiers, une dépréciation est, le cas échéant, reconnue, à hauteur des pertes de crédit attendues résultant d'événements pouvant survenir dans les douze prochains mois. En cas de dégradation significative de la qualité de crédit de la contrepartie, la dépréciation initiale est complétée pour couvrir la totalité des pertes attendues sur la maturité résiduelle de la créance.

21.1 – Autres actifs financiers non courants

En millions d'euros	31/12/2021	Augmentations	Diminutions	Impact des activités non poursuivies	Autres	31/12/2022
Dépôts liés au <i>lease</i>	20	2			(1)	21
Dépôts en juste valeur	85		(1)		(5)	79
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	12		(3)		(1)	8
Prêts et autres créances	23	5	(1)	(1)	1	27
Actifs de régime de pension	8			(8)		
Autres actifs financiers non courants brut	147	7	(6)	(8)	(5)	135
Provisions sur autres actifs financiers		(1)	(1)		2	
AUTRES ACTIFS FINANCIERS NON COURANTS NETS	147	6	(6)	(8)	(4)	134

En millions d'euros	31/12/2020	Augmentations	Diminutions	Autres	31/12/2021
Dépôts liés au <i>lease</i>	18	2		(1)	20
Dépôts en juste valeur	83		(1)	3	85
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	16		(6)	2	12
Prêts et autres créances	20	3	(2)	1	23
Actifs de régime de pension	5			3	8
Autres actifs financiers non courants brut	142	6	(8)	8	147
Provisions sur autres actifs financiers					
AUTRES ACTIFS FINANCIERS NON COURANTS NETS	141	5	(8)	8	147

Les dépôts liés au *lease* (en coût amorti) concernent des contrats terminés par anticipation. Ils sont adossés aux emprunts liés aux terminaisons de *lease* figurant en dettes financières (note 28.2).

Les prêts correspondent principalement aux prêts octroyés par la RATP aux comités interprofessionnels du logement.

Les actifs des régimes de pension sont traités dans la note 26 relative aux avantages du personnel.

21.2 – Autres actifs financiers courants

Le cash collatéral correspond à des sommes versées en garantie des emprunts liés aux terminaisons de *lease* figurant en dettes financières (note 28.1).

En millions d'euros	31/12/2021	Augmentations/ diminutions	Écarts de change	Reclassement	Autres	31/12/2022
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	4			(2)		3
Autres prêts, dépôts et cautionnements	14	(5)		11		20
Cash collatéral lié aux opérations de <i>lease</i>	48	9				57
Autres placements – courants	100	(100)				
Autres actifs financiers courants	166	(97)		9		79
Provisions sur autres actifs financiers	(7)					(8)
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS NETS	159	(97)		9		71

En millions d'euros	31/12/2020	Augmentations/ diminutions	Écarts de change	Reclassement	Autres	31/12/2021
Prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	5			(1)		4
Autres prêts, dépôts et cautionnements	13		1	(1)		14
Cash collatéral lié aux opérations de <i>lease</i>	47	1				48
Autres placements – courants	51	50				100
Autres actifs financiers courants	116	51	1	(2)		166
Provisions sur autres actifs financiers	(7)					(7)
AUTRES ACTIFS FINANCIERS COURANTS NETS	109	51		(2)		159

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	31/12/2021			31/12/2022		
	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Matières premières et fournitures et autres approvisionnements	311	(65)	246	300	(65)	234
En cours de production	20		20	22		22
Marchandises	1		1	1		1
Produits finis	1		1	1		1
TOTAL	331	(65)	267	324	(66)	258

22.2 – Variation des pertes de valeur sur les stocks

En millions d'euros	31/12/2021	Dotations	Reprises	31/12/2022
Dépréciations sur stocks autres	(65)	(7)	6	(65)
Dépréciations sur en-cours				
Dépréciations sur stocks de marchandises				
TOTAL	(65)	(7)	6	(66)

23 – Créances d'exploitation

Les créances clients et autres débiteurs sont comptabilisées à leur juste valeur, qui est égale au nominal car l'effet d'actualisation n'est pas jugé significatif sur ces actifs dont l'échéance est généralement inférieure à un an.

Pour les créances d'exploitation, le Groupe effectue une revue de ses créances clients de manière individuelle en tenant compte de la probabilité de défaut des contreparties ainsi que du niveau de couverture de ces créances et utilise la méthode simplifiée prévue par IFRS 9 consistant à provisionner les pertes attendues sur la maturité résiduelle des créances.

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Créances clients	1 432	1 449
Dépréciation des créances clients	(11)	(12)
Créances clients	1 421	1 437
Paiements d'avances	10	7
Charges constatées d'avance	54	59
Créances sur l'État et autres collectivités	391	418
Subventions d'investissement à recevoir	373	357
Créances diverses	298	379
Créances d'impôt sur le résultat	23	15
Dépréciation des autres débiteurs	(1)	(1)
Autres débiteurs	1 148	1 233
TOTAL CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	2 569	2 670

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Dépréciation des créances clients en début d'exercice	(12)	(12)
Dotations de l'exercice	(2)	(2)
Reclassement	1	(1)
Reprises de l'exercice utilisées	2	2
DÉPRÉCIATION DES CRÉANCES CLIENTS EN FIN D'EXERCICE	(11)	(12)

L'intégralité des créances clients nettes ont une échéance à moins d'un an.

24 – Trésorerie et équivalents de trésorerie

Le poste « Trésorerie » comprend les soldes bancaires, les placements et les équivalents de trésorerie.

Les équivalents de trésorerie se composent des placements sans risque, très liquides et dont le risque de changement de valeur est négligeable. Ils sont détenus dans le cadre exclusif de la gestion de la trésorerie court terme du Groupe.

Ils incluent notamment :

- des titres de créances négociables, dont la maturité à l'origine est inférieure à trois mois et émis par des contreparties de premier rang;
- des titres d'OPCVM monétaires;
- des dépôts à terme inférieurs à trois mois ou remboursables sans risque sur capital investi avec un préavis inférieur à trois mois.

Les instruments de trésorerie et équivalents de trésorerie sont évalués au coût amorti, ou en juste valeur par résultat, en fonction de la nature du placement.

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Valeurs mobilières de placement	1 115	1 954
Disponibilités	828	581
TRÉSORERIE DE CLÔTURE DU BILAN	1 943	2 535

Le total de la trésorerie indiqué dans le tableau des flux de trésorerie s'analyse comme suit :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Trésorerie et équivalents de trésorerie (bilan)	1 943	2 535
Concours bancaires courants	(432)	(107)
TRÉSORERIE DE CLÔTURE DU TFT	1 511	2 428

25 – Capitaux propres

25.1 – Dotation en capital

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

25.2 – Contre-valeur des immobilisations mises à disposition

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

26 – Avantages au personnel

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Indemnités de départ à la retraite	243	330
Allocation décès des retraités	24	38
Indemnités de décès des actifs	14	22
Cessation anticipée d'activité	1	1
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités	236	367
Indemnité de fin de contrat TFR (Italie)	35	39
Total avantages postérieurs à l'emploi	553	798
Médaille du travail	22	33
Maladie longue durée		1
Chômage	10	11
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs	24	23
Total avantages à long terme	58	68
TOTAL	611	866

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 quinze 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'années atteint au moment du départ en retraite et est fixé dans le cadre des accords salariaux en vigueur.

Allocation décès des retraités

La RATP verse une allocation décès aux ayants droit des retraités titulaires d'une pension d'ancienneté ou d'une pension proportionnelle concédée avec jouissance immédiate. Le montant de cette allocation est calculé sur la base, au jour du décès, de trois fois le montant mensuel de la pension proprement dite. Le montant de l'engagement est évalué selon les données historiques de versements de cette allocation.

Indemnité décès des actifs

Tout comme le régime général de la sécurité sociale, les assurances sociales RATP couvrent, entre autres risques, le risque décès. L'assurance décès a pour objet de garantir aux ayants droit, lors du décès d'un assuré, le paiement d'une somme dite « capital décès », égale à douze mois du salaire de l'agent au moment de son décès, destinée à compenser la perte de ressources que l'assuré procurait à son foyer par l'exercice d'une activité professionnelle.

Cessation anticipée d'activité

Ce dispositif s'applique aux salariés atteints d'une maladie professionnelle liée à l'amiante. Il consiste en un maintien partiel de la rémunération en cas de départ anticipé à la retraite, sous condition d'âge, d'agents qui en font la demande.

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités

La RATP ne cotise pas au régime général d'accidents du travail mais assure elle-même le financement des indemnités versées.

Le salarié victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle qui conserve, à la date de consolidation des blessures, une incapacité permanente partielle de travail peut demander une indemnisation en capital ou une rente annuelle et viagère. Il appartient à la commission des rentes accidents de travail et maladies professionnelles de la Caisse de coordination aux assurances sociales (CCAS) de la RATP de se prononcer sur le droit de la victime ou de ses ayants droit à une rente et sur le montant de celle-ci. Ces prestations sont servies par la Caisse. Les rentes sont servies jusqu'au décès de leur bénéficiaire et sont réversibles le cas échéant.

Pensions de retraite des filiales étrangères

Certaines filiales étrangères (essentiellement au Royaume-Uni) ont des plans à prestations définies destinés à couvrir les engagements pour pensions de retraite. Ces engagements sont partiellement couverts par des fonds externalisés, dont les actifs sont composés essentiellement de valeurs financières locales. Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2022, les engagements nets pour pensions des filiales anglaises sont reclassés dans les « Actifs et passifs des activités non poursuivies », conformément à la norme IFRS 5.

Indemnité de départ TFR (*trattamento di fine rapporto*) en Italie

Certaines filiales italiennes du Groupe ont des plans à prestations définies destinés à couvrir une indemnité de départ appelée « TFR » (*trattamento di fine rapporto*) qui correspond à une fraction de la rétribution de chaque employé, provisionnée par l'employeur tout au long de la durée du rapport contractuel avec son salarié et destinée à lui être versée à son départ, quelles que soient les raisons de celui-ci (départ en retraite, licenciement pour un juste motif, démission, décès). L'indemnité versée correspond aux droits acquis mensuellement à concurrence d'une fraction du salaire. Ces engagements sont voués à disparaître au fur et à mesure des départs des salariés bénéficiaires, les entreprises de plus de 50 salariés étant maintenant tenues de verser la TFR à l'organisme public de prévoyance italien Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS).

26.1.2 – Évolution des avantages du personnel

Les variations des avantages postérieurs à l'emploi sont les suivantes :

En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité de fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net au 1^{er} janvier 2022	330	22	38	367	1	39		798
Charge de l'exercice	25	2		24				52
Prestations payées par l'employeur	(15)	(2)	(1)	(13)				(34)
Pertes et gains actuariels	(93)	(8)	(13)	(143)				(256)
Cotisations employeur aux fonds							(1)	(1)
Autres						(2)		(2)
Activités non poursuivies	(5)							(5)
PASSIF NET AU 31 DÉCEMBRE 2022	243	14	24	236	1	35		553

En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité de fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Passif net au 1^{er} janvier 2021	357	23	45	424	1			851
Charge de l'exercice	26	2		24				53
Prestations payées par l'employeur	(14)	(1)	(1)	(12)				(29)
Pertes et gains actuariels	(41)	(2)	(6)	(69)			(3)	(120)
Cotisations employeur aux fonds							(1)	(1)
Effet de périmètre						39		39
Classement à l'actif (actifs de régime de pension)								3
PASSIF NET AU 31 DÉCEMBRE 2021	330	22	38	367	1	39		798

26.1.3 – Charge comptabilisée

La charge comptabilisée au cours de l'exercice se décompose de la façon suivante :

Charge de l'exercice comptabilisée en 2022 (en millions d'euros)	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité de fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	(21)	(1)		(20)			(1)	(44)
Coûts d'intérêts nets	(3)			(4)				(8)
IMPACT RÉSULTAT	(25)	(2)		(24)			(1)	(52)

Charge de l'exercice comptabilisée en 2021 (en millions d'euros)	Indemnité de fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité de fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Coûts des services	(25)	(2)		(23)				(51)
Coûts d'intérêts nets	(1)			(1)				(2)
IMPACT RÉSULTAT	(26)	(2)		(24)			(1)	(53)

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 2022 (en millions d'euros)	Indemnité de fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Bonification du taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Solde d'ouverture	(27)	(3)	(8)	(91)	(10)	(26)	4	(161)
Variation pertes et gains actuariels de l'exercice	108	8	13	143				272
SOLDE DE CLÔTURE	81	5	5	52	(11)	(26)	4	111

Montant comptabilisé en capitaux propres 2021 (en millions d'euros)	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Bonification taux du PEE	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Solde d'ouverture	(63)	(5)	(14)	(160)	(10)	(26)	(1)	(279)
Variation pertes et gains actuariels de l'exercice	39	2	6	69			2	118
Autres	(3)						2	(1)
Différence de change								
SOLDE DE CLÔTURE	(27)	(3)	(8)	(91)	(10)	(26)	4	(161)

26.1.5 – Évolution de l'engagement et des actifs de couverture

En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité de fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2022	330	22	38	367	1	39	153	951
Coûts des services	21	1		20				43
Charges désactualisation	3			4			2	10
Prestations payées	(15)	(2)	(1)	(13)		(4)	(4)	(39)
Fermeture des droits ou liquidation des droits								
Pertes et gains actuariels	(93)	(8)	(13)	(143)		1	(51)	(306)
Différence de change							(8)	(7)
Autres						(2)	(6)	(8)
Impact des activités non poursuivies	(5)						(85)	(90)
Engagement au 31 décembre 2022	243	14	24	236	1	35	2	555
Actifs de couverture au 31 décembre 2022							(2)	(2)
Engagement net des actifs de régimes	243	14	24	236	1	35		553
Actifs de régime de pension								
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2022	243	14	24	236	1	35		553

En millions d'euros	Indemnité fin de carrière	Indemnité décès actifs	Allocations décès des retraités	Rentes accidents travail/maladies professionnelles	Cessation anticipée d'activité	Indemnité de fin de contrat TFR (Italie)	Retraites des filiales étrangères	Total avantages post-emploi
Engagement au 1^{er} janvier 2021	357	23	45	424	1		139	990
Coûts des services	25	2		23				50
Charges désactualisation	1			1			2	4
Contribution des employés								
Prestations payées	(14)	(1)	(1)	(12)			(4)	(32)
Pertes et gains actuariels	(41)	(2)	(6)	(69)			6	(111)
Effet de périmètre						39		39
Différence de change							10	10
Autres								
Engagement au 31 décembre 2021	330	22	38	367	1	39	153	951
Actifs de couverture au 31 décembre 2021							(161)	(161)
Engagement net des actifs de régimes	330	22	38	367	1	39	(8)	790
Actifs de régime de pension							8	8
PASSIF NET AU 31 DÉCEMBRE 2021	330	22	38	367	1	39		798

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Actif net à l'ouverture	161	143
Intérêts sur les actifs	3	2
Contribution de l'employeur	1	1
Prestations payées par les actifs de couverture	(4)	(4)
Pertes et gains actuariels	(50)	9
Différence de change	(8)	10
Autres	(6)	(1)
Impact des activités non poursuivies	(93)	
ACTIF NET À LA CLÔTURE	2	161

Les actifs des filiales sont investis à environ 4% en actions, 50% en obligations, 2% en immobilier et le solde en autres produits financiers. Les actifs nets des régimes de pensions sont inclus dans les « Autres actifs financiers non courants », décrits dans la note 21.1.

26.1.6 – Les hypothèses

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2022		31/12/2021	
	Zone euro	Royaume-Uni	Zone euro	Royaume-Uni
Taux d'actualisation	4,00%	5,00%	1,00%	1,80%
Taux d'inflation	2,00%	3,15%	2,00%	3,30%
Profil de carrière inflation comprise	2,0% à 2,2%		2,0% à 2,2%	
Table de mortalité	TGH 05/TGF05	S2PMA/S2PFA	TGH 05/TGF05	S3PMA/S3PFA
Âge de départ moyen projeté	61 ans	65 ans	61 ans	65 ans
Taux de valorisation des pensions	NA	2,95%	NA	0,00%
Taux de turnover	0,00%	NC	0,00%	NC

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact respectivement de -17 millions d'euros et de +14 millions d'euros sur les engagements post-emploi.

La durée moyenne des engagements postérieurs à l'emploi est de treize ans au 31 décembre 2022.

26.2 – Autres avantages à long terme

Les autres avantages à long terme sont évalués selon des calculs actuariels. Ils correspondent à la valeur des avantages futurs acquis par le personnel en échange des services rendus.

26.2.1 – Description des différents régimes d'avantages à long terme

Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des actifs

La part des rentes accidents du travail et maladies professionnelles (AT/MP) relative aux actifs et versée avant la retraite constitue un avantage à long terme. La part relative aux retraités constitue un avantage postérieur à l'emploi (cf. description des rentes au paragraphe 26.1.1).

Médailles du travail

Après un certain nombre d'années de service, les salariés bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congé supplémentaires.

Cessation progressive d'activité

Ce dispositif consiste en un travail à mi-temps rémunéré à 70% pour les agents qui souhaitent en bénéficier avant 55 ans et à 75% pour les agents qui souhaitent en bénéficier à partir de 55 ans. Ce dispositif est fermé aux nouveaux entrants depuis 2010.

Chômage

Tout comme Pôle emploi, la RATP assure à ses salariés arrivés au terme de leur contrat un revenu de remplacement dénommé « allocation chômage » dont la durée de versement varie en fonction de la durée d'affiliation et de l'âge de l'intéressé. Ce régime d'indemnisation de fin de contrat de travail est comptabilisé de manière analogue à un régime d'avantages à long terme bien que les avantages soient payables postérieurement à la cessation d'emploi du salarié.

Maladie longue durée

Les salariés atteints d'une longue maladie bénéficient d'autorisations d'absence pour suivre les traitements médicaux nécessités par leur état de santé. Bien que leur contrat de travail soit suspendu, le maintien de tout ou partie du salaire est prévu dans certaines conditions.

En millions d'euros	Médailles du travail	Rentes accidents travail/maladie professionnelles des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Total avantages long terme
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2022	33	23		11	1	68
Coûts des services rendus	2	3				5
Prestations payées	(1)	(3)				(4)
Charge désactualisation						1
Écart actuariel	(12)	1				(11)
Réévaluations nettes					(1)	(1)
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2022	22	24		10		58

En millions d'euros	Médailles du travail	Rentes accidents travail/maladie professionnelles des actifs	Cessation progressive d'activité	Allocation chômage	Maladie longue durée	Total avantages long terme
Passif net comptabilisé au 1^{er} janvier 2021	35	24		11	1	72
Coûts des services rendus	2	3				5
Prestations payées	(2)	(3)				(5)
Charge désactualisation						
Écart actuariel	(3)	(1)				(4)
PASSIF NET COMPTABILISÉ AU 31 DÉCEMBRE 2021	33	23		11	1	68

26.2.2 – Principales hypothèses actuarielles

	31/12/2022	31/12/2021
Taux d'actualisation	4,00 %	1,00 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Profil de carrière inflation comprise	2,20 %	2,20 %
Table de mortalité	TGH 05/TGF05	TGH 05/TGF05
Âge de départ moyen projeté	61 ans	61 ans
Taux de turnover	0,00 %	0,00 %

Une augmentation ou une diminution du taux d'actualisation de 25 points de base aurait un impact à la baisse ou à la hausse des avantages long terme de – ou +1 million d'euros.

27 – Autres provisions

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation actuelle du Groupe à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire pour l'entreprise par une sortie de ressources et que le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire, contractuel ou implicite. L'impact au compte de résultat de toutes les provisions (actif et passif) est le suivant :

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021 retraité
Dotations et reprises aux provisions	(30)	(37)

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	31/12/2021	Dotations	Provisions utilisées	Provisions non utilisées	Reclassement, variations de périmètre et taux de change	Impact des activités non poursuivies	31/12/2022
Provisions non courantes	228	105	(36)	(39)	(2)	(17)	240
Démantèlement	66			(20)			47
Litiges	11	3	(1)	(2)			10
Autres charges	64	8	(15)	(4)	(3)		50
Autres risques	88	94	(20)	(13)	2	(17)	133
Provisions courantes	81	27	(14)	(13)	1	(9)	72
Litiges	14	3	(1)	(3)			14
Autres charges	6	2	(1)			(1)	6
Autres risques	61	22	(12)	(10)	1	(9)	52
TOTAL DES PROVISIONS	310	131	(49)	(52)	(1)	(27)	312

Litige Urssaf concernant les modalités de calcul de l'assiette des cotisations d'allocations familiales des agents sous statut de l'Epic RATP

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. paragraphe 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.

Cette provision pour risque figure au bilan au 31 décembre 2022 pour un montant de 42 millions d'euros.

Provisions pour démantèlement des actifs de l'Epic

Les coûts de démantèlement concernent essentiellement le matériel roulant ferroviaire et font l'objet d'une provision en contrepartie de leur inscription à l'actif immobilisé en tant que composants amortis sur la durée d'utilité des trains. Toute révision du coût ou de l'échéance de la provision est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel (composant démantèlement). L'impact de l'actualisation étant non significatif, il n'est pas pris en compte. Comme expliqué à la note 4, au cours de l'année 2022 l'Epic RATP a repris une partie de ces provisions pour un montant de -19 millions d'euros.

Provisions pour litiges

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 autres risques

Les provisions pour autres risques comprennent l'engagement constaté pour couvrir les risques sur des accidents voyageurs intervenus sur les réseaux, sur la base des cas déclarés. Pour l'Epic RATP, ce montant se porte à 95 millions d'euros et, dans les filiales de transport, ce montant se porte à 11 millions d'euros. Ces provisions couvrent la franchise d'indemnisation relative aux sinistres corporels et/ou matériels et non couverte par les contrats d'assurance. Le niveau des provisions est gradué selon la gravité des sinistres.

28 – Dettes financières

Les dettes financières comprennent essentiellement les emprunts obligataires, les emprunts auprès de la région Île-de-France, ceux auprès des établissements de crédit et les concours bancaires courants.

Elles sont évaluées initialement à la juste valeur, qui est égale au montant des fonds reçus nets des frais et primes d'émission puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Pour la couverture de juste valeur des dettes financières, la partie couverte de la dette est évaluée au bilan à sa juste valeur. La variation de cette juste valeur est comptabilisée au compte de résultat, où elle est compensée par les variations symétriques de juste valeur des instruments financiers de couverture.

Nouvelles émissions obligataires

En 2022, la RATP a émis un emprunt obligataire à dix ans de 500 millions d'euros dans le cadre de son programme *Euro medium term note*. D'autre part, elle a effectué un remboursement d'emprunt obligataire de 600 millions d'euros.

La RATP a par ailleurs émis deux tranches d'obligations dans le cadre du programme européen d'investissements *green* (22 et 27 millions d'euros). Dans le cadre de la recherche de financements européens pour optimiser le financement du programme Bus2025, la RATP a candidaté à des appels à projets de l'Union européenne. Le programme Bus2025 a pour objectif de verdir la flotte de bus en motorisation électrique, biométhane et hybrides d'ici à 2025, soit 4 700 bus. Dans le cadre du programme du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (Connecting Europe Facility), la RATP a d'ores et déjà pu bénéficier de deux subventions européennes : 23 millions d'euros en octobre 2020 et 27,7 millions d'euros en mai 2021.

Ces subventions sont conditionnées à la conclusion d'un contrat d'emprunt entre la RATP et le partenaire de mise en œuvre, via un contrat de souscription d'obligations performanciennes conclu entre la RATP et la plateforme Verdibus Territoires, filiale à 100% de la Caisse des dépôts et consignations.

La plateforme Bus propres est un instrument créé par la Banque européenne d'investissement (BEI) et la Banque des Territoires. Gérée par la Banque des Territoires, cette plateforme propose un financement innovant aux collectivités territoriales et autorités organisatrices de la mobilité souhaitant verdir leur flotte de bus et ainsi réduire leur impact climatique. La plateforme de financement Bus propres s'inscrit dans le cadre du plan de relance de la Caisse des Dépôts et de son action en faveur de la transition environnementale. La participation de la BEI est garantie par le Fonds européen pour les investissements stratégiques, le pilier central du plan d'investissement pour l'Europe.

28.1 – Détail des dettes financières courantes et non courantes

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Emprunts obligataires	4 714	4 773
Emprunts auprès de la région Île-de-France	96	104
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>	21	20
Dépôts et cautionnements (reçus)	6	6
Autres emprunts et dettes	455	361
Total dettes financières – non courantes	5 293	5 263
Emprunts obligataires	600	599
Emprunts auprès de la région Île-de-France	14	16
Emprunts plan épargne entreprise	203	216
Emprunts auprès des établissements de crédit	33	22
Dépôts et cautionnements (reçus)	45	31
Billets de trésorerie	954	2 227
Autres emprunts et dettes	5	18
Concours bancaires	432	107
Intérêts courus non échus	49	48
Total dettes financières – courantes	2 334	3 283
TOTAL	7 627	8 546

Variations des passifs liés aux activités de financement

En millions d'euros	31/12/2021	Flux de financement	Flux d'exploitation	Flux de trésorerie	Effet de change	Juste valeur	Reclass. courant/non courant	Impact des activités non poursuivies	Autres	31/12/2022
Dettes financières – non courantes	5 263	610			(3)	20	(597)			5 293
Dettes financières – courantes	3 283	(1 744)	2	334	(7)	(90)	597	(40)	(1)	2 334
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	8 546	(1 134)	2	334	(10)	(70)		(40)	(1)	7 627

28.2 – Dettes financières par échéance

En millions d'euros	2023	2024	2025	2026	2027	> 5 ans
Emprunts obligataires EUR	629	661	261	459	507	2 627
Intérêts sur emprunts obligataires EUR	92	68	63	55	38	396
Emprunts obligataires libellés en devises			174			
Intérêts sur emprunts obligataires libellés en devises	1	1	1			
Emprunts auprès de la région Île-de-France	15	13	13	13	11	57
Intérêts sur emprunts auprès de la région Île-de-France		1	1	1	1	2
Emprunts plan épargne entreprise (PEE)	203					
Intérêts sur emprunts PEE	2					
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>			16			
Emprunts auprès des établissements de crédit	33	97	97	97	97	64
Billets de trésorerie	954					
Autres emprunts et dettes	3	5				
Concours bancaires	432					
TOTAL DETTES FINANCIÈRES	3 537	1 421	1 200	625	654	3 146

Les flux futurs du tableau ci-dessus sont en valeur nominale (non actualisée).

La ventilation par principales devises et par nature de taux figure en note 31.

28.3 – Emprunts obligataires

Les emprunts obligataires concernent uniquement l'Epic RATP.

Emprunts obligataires (en millions d'euros)	31/12/2022	31/12/2021	Variation	Taux d'intérêt effectif
EUR 2,875 % 9 septembre 2022		599	599	3,01 %
EUR 4,125 % 13 avril 2023	600	599		4,20 %
EUR 0,375 % 15 juin 2024	499	499	(1)	0,49 %
EUR 1,38 % 16 septembre 2024	150	150		1,39 %
USD 0,612 % 22 juillet 2025	94	88	(6)	0,67 %
USD 0,571 % 29 juillet 2025	94	88	(6)	0,63 %
EUR 2,441 % 24 octobre 2025	50	50		2,49 %
EUR 3,03 % 25 octobre 2025	200	200		3,05 %
EUR 3,75 % 19 octobre 2026	449	449		3,81 %
EUR 0,875 % 25 mai 2027	499	499		0,92 %
EUR 0,35 % 20 juin 2029	498	498		0,40 %
EUR 1,75 % 25 mai 2031	499	499		1,78 %
EUR 4,11 % 1 ^{er} juillet 2031	50	50		4,16 %
EUR 1,875 % 25 mai 2032	498		(498)	0,99 %
EUR Verdibus mai 2032	23		(23)	0,55 %
EUR Verdibus décembre 2032	28		(28)	2,32 %
EUR 0,4 % 19 décembre 2036	66	87	21	0,43 %
EUR 0,64 % 13 août 2041	100	100		0,66 %
EUR 1,90 % 26 juin 2048	100	100		1,91 %
EUR 1,905 % 6 juillet 2048	50	50		1,92 %
EUR 1,82 % 18 juillet 2048	50	50		1,83 %
EUR 0,938 % 25 mai 2050	329	329		0,95 %
EUR 1,07 % 28 avril 2050	150	150		1,08 %
EUR 0,953 % 24 mai 2052	50	50		0,97 %
EUR 0,875 % 18 août 2080	190	190		1,00 %
TOTAL EMPRUNTS OBLIGATAIRES	5 314	5 373	59	

28.4 – Calcul de l'endettement net

Le Groupe définit communément sa dette comme le total des encours de dettes financières sous déduction d'une part des intérêts courus non échus, de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements à court terme, des actifs financiers relatifs aux opérations de *lease* (dépôts, cautionnements et cash collatéral) et de la juste valeur des instruments dérivés de couverture de change sur les emprunts obligataires et les dépôts de *lease*.

La dette relative aux contrats de crédit-bail finançant les tramways T3, T5, T6, T7 et T8 est compensée dans le calcul de l'endettement net avec la créance d'un montant équivalent envers Île-de-France Mobilités et n'apparaît donc pas dans le détail ci-dessous. Les dettes de loyers (cf. note 14 relative à IFRS 16) et les dettes financières sur contrat de concession (cf. note 16 relative à IFRIC 12) en sont également exclues.

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Dettes financières	7 627	8 546
Instruments dérivés de couverture de flux de trésorerie	(11)	2
Instruments dérivés à la juste valeur sur option	54	(34)
Intérêts courus non échus	(49)	(48)
Avance prêts comités interprofessionnels du logement (CIL)	(7)	(10)
Dépôts et cautionnements ⁽¹⁾	(21)	(20)
Autres actifs financiers liés aux opérations de <i>lease</i>	(50)	(51)
Placements à court terme		(100)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(1 943)	(2 535)
Autres ⁽²⁾	(64)	(56)
ENDETTEMENT NET GROUPE	5 536	5 694

(1) Ces dépôts ont des termes parfaitement symétriques aux emprunts liés aux terminaisons de *lease*, ils viennent en déduction du calcul de l'endettement net.

(2) Dont sommes versées en garantie des swaps de flux (dépôt en collatéral) pour 22,4 millions d'euros au 31 décembre 2022.

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	31/12/2022	31/12/2021
Dettes fournisseurs	1 257	1 346
Dettes sur immobilisations	694	586
Dettes fiscales et sociales	862	774
Dettes diverses d'exploitation	18	18
Produits constatés d'avance	473	378
Autres dettes diverses	176	520
Dettes d'impôt sur le résultat	5	14
TOTAL	3 484	3 635

L'intégralité des dettes fournisseurs ont une échéance à moins d'un an.

30 – Incidence de la variation du BFR

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021 retraité
Stocks	3	34
Avances et acomptes versés sur commande	(3)	1
Créances clients et comptes rattachés	(111)	(936)
Créances envers l'État et les autres collectivités publiques	104	(994)
Créances vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités	(47)	825
Autres créances	66	14
Charges constatées d'avance	6	(7)
Avances et acomptes reçus sur commande	1	9
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	(134)	707
Dettes fiscales et sociales	57	973
Dettes vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités	113	(979)
Autres dettes	14	(19)
Produits constatés d'avance	79	273
Produits constatés d'avance (<i>lease</i>)		
TOTAL INCIDENCE DE LA VARIATION DU BFR	150	(98)

31 – Gestion du risque financier

Gestion du risque de taux

La dette du groupe RATP est essentiellement 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.

Le Groupe a couvert le risque de taux d'une partie de ses besoins de financement 2023 en mettant en place 250 millions d'euros de *swaps forward* dix ans.

Gestion du risque de change

Le groupe RATP couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swaps* (*swaps* de change ou *cross currency swaps*).

Gestion du risque de matières premières

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

Des opérations de couverture du risque gasoil sont également réalisées par l'Epic RATP pour le compte de ses filiales.

Risque de crédit et de contrepartie

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le Groupe dans le cas où un client ou une contrepartie d'un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

Le risque client est limité car les principaux clients du Groupe sont des collectivités locales.

Le risque de contrepartie est limité par la mise en place de contrats de collatéralisation sur la plupart des produits dérivés, et par la diversification des placements à court terme.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'émetteur n'ait pas accès à des fonds suffisants pour financer ses activités commerciales courantes, les investissements nécessaires à son expansion ou tout événement exceptionnel qui pourrait survenir.

Les marchés financiers peuvent être soumis à des périodes de volatilité et de manque de liquidité. Si l'émetteur n'est pas en mesure d'accéder aux marchés des capitaux ou à d'autres sources de financement à des taux compétitifs pendant une période prolongée, son coût de financement peut augmenter et sa stratégie peut devoir être réévaluée.

Pour assurer la gestion de sa trésorerie et couvrir son risque de liquidité, la RATP dispose d'un programme de *negotiable European commercial paper* (NEU CP) d'un montant maximum de 3 milliards d'euros. Avec un encours moyen à hauteur de 1,7 milliard d'euros, le Groupe s'est constitué une réserve de liquidités de 1,8 milliard d'euros en moyenne sur l'année et dispose d'une ligne de sécurité à hauteur de 500 millions d'euros.

31.1 – Sensibilité des dettes financières à court terme

La RATP se finance court terme par le biais de NEU CP. L'en-cours au 31 décembre 2022 est de 1 milliard d'euros à taux fixe avec une maturité inférieure à trois mois (plafond Banque de France : 3 milliards d'euros).

La dette à court terme, essentiellement à taux fixe, finance des actifs à court terme, eux-mêmes indexés sur les taux monétaires.

31.2 – Sensibilité des dettes financières à long terme

Effet sur les charges financières

La dette (dette obligataire, PEE, Île-de-France) est au 31 décembre 2022 à 94 % à taux fixe.

Total des dettes avant couverture (coût amorti)	31/12/2022	31/12/2021
Dettes obligataires USD (en millions d'euros)	187	176
Taux variable		
Taux fixe	100 %	100 %
Dettes obligataires EUR (en millions d'euros)	5 127	5 196
Taux variable		
Taux fixe	100 %	100 %
Emprunt Île-de-France long terme (en millions d'euros)	111	119
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe		
PEE (en millions d'euros)	203	216
Taux variable	100 %	100 %
Taux fixe		
Total (en millions d'euros)	5 627	5 708
Taux fixe	94 %	94 %
Taux variable	6 %	6 %
Total des dettes après couverture de taux	31/12/2022	31/12/2021
Total dette (nominal) (en millions d'euros)	5 627	5 708
dont dette à taux variable	313	335
% fixe de la dette	94 %	94 %

Les charges d'intérêt sur les dettes obligataires s'élèvent à 96,5 millions d'euros en 2022. La dette obligataire étant intégralement à taux fixe, les charges d'intérêt payées par le Groupe ne sont pas exposées à un risque de hausse des taux.

31.3 – Accords de compensation

Les actifs et passifs financiers du Groupe ne sont pas compensés au bilan, à l'exception des actifs et passifs liés aux opérations de *lease* américain (cf. note 15).

Le Groupe a en revanche conclu des accords de compensation pour certains instruments dérivés. Ainsi, en cas de défaillance de l'une ou

l'autre des parties, ces accords permettent d'opérer une compensation entre la juste valeur des instruments dérivés et les collatéraux financiers.

Le tableau suivant présente l'incidence potentielle de ces accords de compensation :

En millions d'euros	Au 31/12/2022			
	Valeur comptable des dérivés actifs	Valeur comptable des dérivés passifs	Juste valeur des collatéraux financiers	Exposition nette
Dérivés de taux et de change	74	57	(15)	2
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>		21	22	2
Couverture de change dépôt de <i>lease</i>		29	30	1
Couverture de matières premières	4	16	(27)	(38)
En millions d'euros	Au 31/12/2021			
	Valeur comptable des dérivés actifs	Valeur comptable des dérivés passifs	Juste valeur des collatéraux financiers	Exposition nette
Dérivés de taux et de change	52	(5)	(31)	17
Emprunts liés aux terminaisons de <i>lease</i>		(20)	22	2
Couverture de change dépôt de <i>lease</i>		(34)	26	(7)

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)

En millions d'euros	2022	Qualifications comptables			Maturités		
		CFH	FVH	TRA	Moins de 1 an	De 1 an à 5 ans	Plus de 5 ans
SWAP DE TAUX							
EUR							
— IRS	344	311		33		84	260
— CCS EUR/USD	218	174		44		174	
GBP							
— IRS	27			27		27	
— CCS GBP/EUR	44	44				44	
USD							
— CCSLease USD/EUR	50		50			32	18
FOREX							
Achat à terme USD/EUR	664		664		664		
Achat à terme CHF/EUR	30		30		30		
MATIÈRES PREMIÈRES							
PEG Month EUR MWH	51	51			21	31	
ELEC Month EUR MWH	64	64				64	
ULSD10ppm GBP/T	5			5	5		

En millions d'euros	2021	Qualifications comptables			Maturités		
		CFH	FVH	TRA	Moins de 1 an	De 1 an à 5 ans	Plus de 5 ans
SWAP DE TAUX							
EUR							
— IRS	572	569		3	1	59	512
— CCS EUR/USD	174	174				174	
GBP							
— IRS	28	28				28	
— CCS GBP/EUR	42	42				42	
USD							
— CCSLease USD/EUR	104		104			61	44
FOREX							
Achat à terme USD/EUR	589		589		589		
Achat à terme CHF/EUR	56		56		56		
MATIÈRES PREMIÈRES							
PEG Month EUR MWH	2	2			1	1	
ULSD10ppm GBP/T	10	10			7	4	

32.2 – Classification des instruments financiers dérivés

En millions d'euros	Au 31/12/2022					
	Actif non courant	Actif courant	Actif total	Passif non courant	Passif courant	Passif total
Cash flow hedge	81	4	86	16		16
Fair value hedge				29	56	85
Non-hedge		4	4			
TOTAL	82	8	90	45	56	101

En millions d'euros	Au 31/12/2021					
	Actif non courant	Actif courant	Actif total	Passif non courant	Passif courant	Passif total
Cash flow hedge	14	7	20	7		8
Fair value hedge		34	34	34	1	35
Non-hedge		1	1			
TOTAL	14	42	55	41	1	43

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 2022 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 2022 sont des *swaps* de taux fixe contre Euribor : la RATP paie un taux fixe et reçoit un taux Euribor sur une dette existante à taux variable, ou sur une dette hautement probable à taux fixe. La sensibilité des *swaps* étant similaire à la dette sur laquelle ils sont adossés, leur impact sur les résultats n'est donc pas significatif.

33 – Juste valeur des instruments financiers

La juste valeur des actifs et des passifs financiers est classée en fonction des données d'entrée utilisées pour les évaluations selon les niveaux hiérarchiques suivants :

- **niveau 1** : juste valeur obtenue à partir des prix cotés sur un marché actif;
- **niveau 2** : juste valeur obtenue à partir d'un modèle de valorisation comportant des données de marché observables (principalement cotations de taux, cours de change et volatilité de taux);
- **niveau 3** : juste valeur évaluée à partir d'un modèle de valorisation comportant des données non observables.

Prix cotés sur un marché actif (niveau 1)

La détermination de la juste valeur à partir de données de marché est retenue prioritairement. Des valeurs mobilières de placement telles que certains OPCVM sont classées dans cette catégorie.

La juste valeur des emprunts obligataires comptabilisés au coût amorti est donnée à titre d'information dans l'annexe. Cette juste valeur est déterminée sur la base du prix de cotation à la clôture.

Modèles de valorisation comportant des données de marché observables (niveau 2)

Les actifs et passifs comptabilisés à la juste valeur et relevant du niveau 2 sont essentiellement les instruments financiers dérivés et

certaines dépôts en dollars conservés par la RATP après la terminaison anticipée des contrats de *lease*. La juste valeur de ces dépôts est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés à la date de clôture. La juste valeur des instruments dérivés est obtenue par référence à la valeur de marché estimée à partir de modèles de valorisation communément utilisés par les intervenants sur le marché ou par valorisations externes obtenues des contreparties :

- la juste valeur des *swaps* de taux est déterminée sur la base d'une actualisation des flux futurs estimés;
- la juste valeur des *cross currency swaps* est déterminée sur la base d'une actualisation des flux estimés par les banques à la date de clôture;
- la juste valeur des options de taux (*swaptions, caps, floors*) est déterminée sur la base de la méthode Black & Scholes.

Les risques de crédit et de contrepartie (CVA DVA) sont pris en compte dans la juste valeur des instruments dérivés de couverture lorsqu'il n'y a pas de contrat de collatéralisation (accords de remise en garantie) entre la RATP et sa contrepartie.

La juste valeur des actifs et passifs financiers non cotés et évalués au coût amorti est fournie à titre d'information dans l'annexe. Elle est déterminée sur la base d'une actualisation des flux contractuels selon les taux de marché avec prise en compte du risque de crédit de l'émetteur. Les taux d'intérêt utilisés pour actualiser les flux sont déterminés en fonction de la courbe des taux de *swaps* Euribor.

Modèles de valorisation comportant des données non observables (niveau 3)

Les actifs et passifs comptabilisés à la juste valeur et relevant du niveau 3 sont les titres non consolidés.

33.1 – Classification hiérarchique de la juste valeur des instruments financiers

31/12/2022	Valeur comptable au bilan	Niveau hiérarchique de juste valeur			
		Juste valeur	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
ÉVALUATION DES ACTIFS À LA JUSTE VALEUR					
Titres non consolidés	89	89			89
Instruments financiers dérivés	90	90		90	
Actifs financiers en concession	3 862	3 862		3 862	
Autres actifs financiers	205	210	57	153	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 943	1 943	664	1 280	
Actifs détenus en vue de la vente					
ÉVALUATION DES PASSIFS À LA JUSTE VALEUR					
Dettes financières	7 627	7 563	4 651	2 912	
Instruments financiers dérivés	101	101		101	

31/12/2021	Niveau hiérarchique de juste valeur					
	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	60	60				60
Instruments financiers dérivés	55	55			55	
Actifs financiers en concession	3 949	3 949			3 949	
Autres actifs financiers	305	313	149	164		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 535	2 535	911	1 624		
Actifs détenus en vue de la vente						
ÉVALUATION DES PASSIFS À LA JUSTE VALEUR						
Dettes financières	8 546	9 030	5 819	3 211		
Instruments financiers dérivés	43	43			43	

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 », correspondant aux activités d'exploitation de services de transport de voyageurs du Groupe exercées par la RATP en Île-de-France et aux activités de ses filiales de transport en France et à l'étranger. Les fonctions support de la maison mère sont intégrées dans le périmètre de cette activité, y compris pour le support apporté au gestionnaire d'infrastructure, qui fait, par conséquent, l'objet de conventions de cessions internes;
- le secteur « gestionnaire d'infrastructure », 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 ORTF) 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 « sûreté », lié aux activités de sûreté en Île-de-France exercées par l'Epic RATP;
- le secteur « autres services », regroupant l'ensemble des activités de services hors transport, infrastructures et sûreté du groupe RATP opérées principalement à travers les filiales (services urbains, services numériques, 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.

34.1 – Informations par secteurs opérationnels relatives au compte de résultat

Exercice 2022 (en millions d'euros)	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel	Dont amortissements
Opérateur de transport	4 846	369	5 216	(70)	(216)
Gestion d'infrastructure	1 030	91	1 121	259	(309)
Sûreté	142	1	143	1	(2)
Autres services	57	117	174	3	(29)
Éliminations intersecteurs		(578)	(578)		
TOTAL	6 076		6 076	193	(556)

Exercice 2021 (en millions d'euros)	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires interne	Chiffre d'affaires	Résultat opérationnel	Dont amortissements
Opérateur de transport	4 388	368	4 755	67	(208)
Gestion d'infrastructure	955	95	1 050	262	(293)
Sûreté	143		143	2	(2)
Autres services	54	75	129	(3)	(18)
Éliminations intersecteurs		(537)	(537)		
TOTAL	5 540		5 540	327	(521)

34.2 – Informations par secteurs opérationnels relatives au bilan

Les principaux indicateurs sectoriels relatifs au bilan présenté par le groupe RATP sont les suivants :

Exercice 2022 (en millions d'euros)	Éléments bilantiels			Tableau des flux de trésorerie	
	Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	Actifs financiers en concession courants et non courants	Total actif	Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles nets de subventions	Acquisition de biens mis en concession nets de subventions
Opérateur de transport	1 999	3 862	8 802	(392)	(165)
Gestion d'infrastructure	5 948		7 017	(379)	
Sûreté	21		37	(8)	
Autres services	264		2 722	(58)	
TOTAL	8 233	3 862	18 578	(838)	(165)

Exercice 2021 (en millions d'euros)	Éléments bilantiels			Tableau des flux de trésorerie	
	Immobilisations incorporelles et corporelles nettes	Actifs financiers en concession courants et non courants	Total actif	Acquisition d'immobilisations incorporelles et corporelles nets de subventions	Acquisition de biens mis en concession nets de subventions
Opérateur de transport	2 146	3 956	8 776	(392)	(165)
Gestion d'infrastructure	5 751		6 848	(379)	
Sûreté	13		53	(8)	
Autres services	210		3 250	(58)	
TOTAL	8 119	3 956	18 927	(838)	(165)

35 – Garanties

35.1 – Garanties données

En millions d'euros	31/12/2022			31/12/2021		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	67	779	846	292	917	1 209
dont						
— cautions auprès d'associations ou autres	2	779	781	3	917	920
— avantages au personnel	42		42	77		77
— opérations de <i>leasehold</i> sous locations	23		23	212		212
TOTAL	67	779	846	292	917	1 209

35.2 – Garanties reçues

En millions d'euros	31/12/2022			31/12/2021		
	RATP Epic	Autres	Total	RATP Epic	Autres	Total
Avals et cautions	636	24	660	434	23	457
TOTAL	636	24	660	434	23	457

36 – Engagements hors bilan

36.1 – En matière d'investissements en immobilisations

Les investissements contractés à la date de clôture mais non enregistrés dans les comptes s'élèvent à 1 049 millions d'euros au 31 décembre 2022 (hors bien donnant lieu à la créance financière IFRIC 12). 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 six mois (ce délai n'étant pas sanctionné), les mesures nécessaires pour assurer sous certaines conditions le remboursement des intérêts se rapportant à ces subventions par chaque entreprise.

Par des courriers en date du 7 juillet 2021, la région Île-de-France a sollicité dans ce cadre auprès des transporteurs un certain nombre d'informations à fournir sous un délai de six mois pour déterminer le montant des sommes à recouvrer au regard des conditions fixées.

Le montant à recouvrer ne porte en effet que sur la quote-part des subventions correspondant à du matériel qui a été utilisé par chaque entreprise pour l'exercice d'une activité sur un marché ouvert à la concurrence. Il intègre deux composantes :

- le montant des intérêts que les transporteurs auraient acquitté s'ils avaient dû emprunter sur le marché le montant des subventions reçues. Le montant concernant des filiales de RATP Dev ou des groupements dont RATP Dev était l'un des partenaires est estimé (sans justification détaillée) par la région Île-de-France à 10 millions d'euros;
- diminué de la fraction de l'aide qui a pu donner lieu à une réduction de la subvention d'exploitation versée par les collectivités locales aux transporteurs.

Les sociétés concernées ont adressé un courrier en date du 27 décembre 2021 à la Direction générale des services de la région Île-de-France contestant le bien-fondé des sommes à restituer communiquées par la région et renvoyant vers les collectivités locales pour le surplus des informations sollicitées dont elles ne disposent pas. Si la région Île-de-France émettait des titres de recettes sur cette base, un recours à caractère suspensif tendant à l'annulation de ces derniers serait introduit devant le tribunal administratif.

Par conséquent, le Groupe considère qu'à ce stade l'obligation qui pourrait lui incomber est éventuelle et que la sortie de ressources qui pourrait en découler est incertaine. Dans les états financiers du 31 décembre 2022, la position de ne pas provisionner ce litige est maintenue, la RATP contestant formellement les arguments de la région.

36.3 – Financements européens

Dans le cadre de la recherche de financements européens pour des matériels roulants, Île-de-France Mobilités et la RATP ont candidaté à des appels à projets de l'Union européenne.

Les contrats ont été signés en mars et septembre 2021 entre la RATP et l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (agence affiliée à la Commission européenne gérant les programmes contribuant à la décarbonation et à la croissance durable) pour un engagement à financer des bus « propres » (électriques et biogaz) ainsi que les adaptations nécessaires des centres bus.

En contrepartie de cet engagement, la RATP bénéficie d'une subvention de 50,7 millions d'euros à laquelle doit être obligatoirement associé un prêt obligataire de même montant pour le financement de ces biens. Au cours du premier semestre 2022, un premier contrat de souscription d'obligations pour 23 millions d'euros a été signé (fonds versés en juillet 2022). En décembre 2022, un second contrat de souscription d'obligations pour 27,7 millions d'euros a été signé auprès de la plateforme Bus propres (instrument créé par la BEI et la Banque des Territoires).

Cette plateforme, qui s'inscrit dans le cadre du plan de relance géré par la Caisse des Dépôts en faveur de la transition environnementale, propose un financement innovant aux collectivités territoriales et autorités organisatrices de la mobilité souhaitant réduire l'impact climatique de leur flotte de bus.

37 – Information relative aux parties liées

37.1 – Transactions avec des parties liées

L'Epic RATP, en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, est intégralement détenu par l'État français. Par conséquent, il est lié, au sens d'IAS 24, avec la totalité des entreprises contrôlées par l'État français. Malgré l'exemption d'obligation de présenter des informations sur les transactions avec des entités publiques, le Groupe présente des informations sur les principales transactions non courantes conclues avec l'État et les collectivités publiques.

Transactions de l'Epic RATP avec l'État et les collectivités publiques

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Ressources du contrat Île-de-France Mobilités	4 574	4 630
Ressources des communes pour le maintien de dessertes déficitaires	17	16
Subventions d'investissements appelées sur l'exercice (État, Île-de-France Mobilités, région Île-de-France, autres)	3 908	1 129
Emprunts région Île-de-France souscrits sur l'exercice		
Emprunts région Île-de-France remboursés sur l'exercice	15	16
Dettes financières envers la région Île-de-France	122	136
Créances sur l'État et les collectivités	717	762
Créances sur Île-de-France Mobilités (hors IFRIC 12)	903	950
Dettes envers l'État et les collectivités	49	49
Dettes envers Île-de-France Mobilités	544	707
Dettes envers Île-de-France Mobilités – versement transport	16	17
Produits constatés d'avance envers Île-de-France Mobilités	421	369

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	31/12/2022	31/12/2021
Avantages à court terme hors charges patronales ⁽¹⁾	3,1	3,1

(1) Comprenant les salaires bruts, primes, intéressement et avantages en nature.

Les autres avantages ne sont pas significatifs.

38 – Honoraires des commissaires aux comptes

Conformément à l'instruction AMF 2006-10 du 19 décembre 2006 et aux obligations introduites par la LSF (article L. 820-3), les honoraires encourus du titre de l'audit des comptes consolidés et sociaux du Groupe sont les suivants (en milliers d'euros) :

En milliers d'euros	31/12/2022	31/12/2021
KPMG	1 231	1 148
Mazars	1 147	1 017
Autres	312	290
Commissariat aux comptes	2 690	2 455
KPMG	59	55
Mazars	264	41
Autres		24
Prestations liées au commissariat aux comptes	323	120
KPMG	145	167
Mazars	54	35
Autres	267	193
Autres prestations	466	396
TOTAL	3 479	2 971

Les honoraires des commissaires aux comptes (y compris les activités non poursuivies) de l'exercice 2022 s'élèvent à 3,479 millions d'euros, contre 2,971 millions d'euros lors de l'exercice précédent.

39 – Événements postérieurs à la clôture

Néant.

40 – Liste des sociétés du Groupe

	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode
PÔLE TRANSPORT				
RATP	France	100,00	100,00	IG
RATP Participations	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap Île-de-France	France	100,00	100,00	IG
RATP Consulting	France	100,00	100,00	IG
CAP Expertise (CAP 2)	France	100,00	100,00	IG
RD Saclay	France	100,00	100,00	IG
AlpBus Fournier	France	100,00	100,00	IG
Autocars Finand	France	100,00	100,00	IG
Assetco Toscana SRL	Italie	100,00	100,00	IG
Aventour	France	100,00	100,00	IG
Bath Bus Company	Angleterre	100,00	100,00	IG
Bombela Operating Company	Afrique du Sud	100,00	100,00	IG
Camco	Arabie saoudite	100,00	100,00	IG
Dunois	France	100,00	100,00	IG
Cars Perrier	France	100,00	100,00	IG
Céobus	France	100,00	100,00	IG
Casa Tram	Maroc	100,00	100,00	IG
Champagne Mobilités	France	100,00	100,00	IG
Chemin de fer Cambrésis	France	100,00	100,00	IG
Cité Bleue	France	50,00	50,00	MEE
Compagnie francilienne de transport et de la mobilité (CAP)	France	100,00	100,00	IG
CTB	France	100,00	100,00	IG
CTCM	France	100,00	100,00	IG
CTGMVA	France	100,00	100,00	IG
Compagnie de transport du lac du Bourget	France	100,00	100,00	IG
CTPC	France	100,00	100,00	IG
CTPL	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 Yonnais	France	100,00	100,00	IG
DL Entreprises	France	100,00	100,00	IG
El Djazair	Algérie	100,00	100,00	IG

	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode
EM Services	France	100,00	100,00	IG
EMS Rennes	France	100,00	100,00	IG
FlexCité 49	France	100,00	100,00	IG
FlexCité 91	France	100,00	100,00	IG
FlexCité 93	France	100,00	100,00	IG
FlexCité 94	France	100,00	100,00	IG
FlexCité TAD	France	100,00	100,00	IG
Gem'Bus	France	100,00	100,00	IG
RATP Cap T10	France	100,00	100,00	IG
Gest SpA	Italie	100,00	100,00	IG
HR Richmond Ltd	Angleterre	100,00	100,00	IG
HelvéCIE SA	Suisse	100,00	100,00	IG
Hello Paris	France	50,00	50,00	MEE
Hello Paris Participation	France	50,00	50,00	MEE
Hello Paris Services	France	50,00	50,00	MEE
Hong Kong Tramway	Hong Kong	100,00	100,00	IG
Hong Kong Tramway Engineering	Hong Kong	100,00	100,00	IG
RDLT	Angleterre	100,00	100,00	IG
Autolinee Toscane	Italie	100,00	100,00	IG
La Ferroviaria Italiana (LFI)	Italie	11,71	11,71	MEE
Latium Cilia	Italie	100,00	100,00	IG
Lebas Laridant	France	100,00	100,00	IG
Les Cars Charlot	France	100,00	100,00	IG
London United Busways	Angleterre	100,00	100,00	IG
London Sovereign	Angleterre	100,00	100,00	IG
London Transit Limited	Angleterre	100,00	100,00	IG
RATP Dev USA Inc. (ex-McDonald Transit Associates)	États-Unis	100,00	100,00	IG
MétroLink	Angleterre	100,00	100,00	IG
Mobicité	France	100,00	100,00	IG
Mumbai 1	Inde	100,00	100,00	IG
Odulys	France	35,00	35,00	MEE
OrlyVal Service (OVS)	France	100,00	100,00	IG
PEM Mantes	France	100,00	100,00	IG
Public Transportation Company	Arabie saoudite	20,00	20,00	MEE
RKH Qitarat LLC (ex-Qatar Metro)	Qatar	30,50	30,50	MEE

	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode
RATP Dev Asia Pacific PTE LTD	Singapour	100,00	100,00	IG
RATP Dev Canada	Canada	100,00	100,00	IG
RATP Dev Québec	Canada	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 Digital Hub Maroc	Maroc	100,00	100,00	IG
RATP Dev Italia	Italie	100,00	100,00	IG
RATP Dev Lorient Agglomération	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Manille	Philippines	100,00	100,00	IG
RATP Dev Middle East	Émirats arabes unis	100,00	100,00	IG
RATP Development Mobility Cairo	Égypte	100,00	100,00	IG
RATP Dev Quimperlé Communauté	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Saudi Arabia	Arabie saoudite	100,00	100,00	IG
RATP Dev Suisse	Suisse	100,00	100,00	IG
RATP Dev Suisse TP	Suisse	100,00	100,00	IG
RATP Dev UK	Angleterre	100,00	100,00	IG
RATP Dev USA LLC	États-Unis	100,00	100,00	IG
RATP Dev Rails	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Angers	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Brest	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Saint-Malo	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev Creil	France	100,00	100,00	IG
RD Thonon	France	100,00	100,00	IG
RD Breizh	France	100,00	100,00	IG
RATP Développement	France	100,00	100,00	IG
RATP Coopération	France	100,00	100,00	IG
Citio	France	100,00	100,00	IG
RD Australie	Australie	100,00	100,00	IG
RD Belgium	Belgique	100,00	100,00	IG
RD Mantois	France	100,00	100,00	IG
RDGS	Angleterre	100,00	100,00	IG
RDMT – DC	États-Unis	100,00	100,00	IG
RDMT Tucson	États-Unis	100,00	100,00	IG
RDK SAS	France	50,00	50,00	MEE
RDK LLC (Educational City)	Qatar	50,00	50,00	MEE

	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode
RDGL	France	100,00	100,00	IG
RDTC	Chine	100,00	100,00	IG
RDTI	Inde	100,00	100,00	IG
RIO4	France	100,00	100,00	IG
RMS	États-Unis	100,00	100,00	IG
SCI Foncière RD	France	100,00	100,00	IG
SCI Sofitim	France	100,00	100,00	IG
SETRAM	Algérie	100,00	100,00	IG
Société des lignes touristiques	France	100,00	100,00	IG
Société des transports interurbains Centre	France	100,00	100,00	IG
Société des transports urbains de Bourges	France	100,00	100,00	IG
Société des transports urbains Vierzon	France	100,00	100,00	IG
Société d'exploitation des lignes touristiques	France	100,00	100,00	IG
Saint-Quentin-en-Yvelines Bus	France	100,00	100,00	IG
STD de la Marne	France	100,00	100,00	IG
Stile	France	100,00	100,00	IG
Stivimmo	France	50,00	50,00	MEE
Société des transports interurbains du Val-d'Oise	France	50,00	50,00	MEE
Société Téléphérique du Salève	France	100,00	100,00	IG
TFT SpA	Italie	11,71	11,71	MEE
TimBus	France	100,00	100,00	IG
TOT – The Original Sight Tour Limited	Angleterre	100,00	100,00	IG
TP2A	France	100,00	100,00	IG
Tram di Firenze	Italie	14,53	14,53	MEE
TVM	France	100,00	100,00	IG
Vienne Mobilités	France	100,00	100,00	IG
Voyages Dupas Lebeda	France	100,00	100,00	IG
Voyages Taquet	France	100,00	100,00	IG
Ateliers de Championnet (CAP 1)	France	100,00	100,00	IG
Paris Seine Mobilités (CAP 3)	France	100,00	100,00	IG
RD Berry	France	100,00	100,00	IG
RD Laval	France	100,00	100,00	IG
RATP Dev WSA	Australie	100,00	100,00	IG
Wizway Solution	France	25,00	25,00	MEE
Wofe	Chine	100,00	100,00	IG

	Pays	% de contrôle	% d'intérêt	Méthode
PÔLE INGÉNIERIE				
Groupe Systra	France	43,38	43,38	MEE
PÔLE SOLUTIONS VILLE				
RATP Solutions ville	France	100,00	100,00	IG
SCCV Clichy	France	49,00	49,00	MEE
LLI	France	49,00	49,00	MEE
SADM	France	100,00	100,00	IG
RATP Real Estate	France	100,00	100,00	IG
SEDP 2	France	100,00	100,00	IG
RATP Underground	France	100,00	100,00	IG
Cityscoot	France	43,57	43,57	MEE
Cityscoot Italia	Italie	43,57	43,57	MEE
RATP Connect	France	100,00	100,00	IG
Telcité NAO	France	100,00	100,00	IG
Société des réseaux numériques francilienne	France	100,00	100,00	IG
RATP Capital Innovation	France	100,00	100,00	IG
Mobizen	France	20,00	20,00	MEE
SCCV Charenton	France	50,00	50,00	MEE
PÔLE SERVICES				
RATP Travel Retail	France	100,00	100,00	IG
RATP Smart Systems	France	100,00	100,00	IG
Ixxi Techside	France	100,00	100,00	IG
Navocap	France	100,00	100,00	IG
Setim	France	100,00	100,00	IG
Setim Mexico	Mexique	100,00	100,00	IG
RATP Évolution Services	France	100,00	100,00	IG
Mappy	France	100,00	100,00	IG
RATP Maintenance Services (ex-Matem)	France	100,00	100,00	IG

IG : intégration globale.

MEE : mise en équivalence.

COMPTES SOCIAUX

**Rapport des commissaires
aux comptes sur les comptes annuels**

PAGE 195

Bilan Epic RATP

PAGE 198

Compte de résultat Epic RATP

PAGE 199

Annexe aux comptes sociaux

PAGE 200

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS

Exercice clos le 31 décembre 2022

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 Régie autonome des transports parisiens (RATP) relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'établissement à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion

RÉFÉRENTIEL D'AUDIT

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

INDÉPENDANCE

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le Code de commerce et par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2022 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. 823-9 et R. 823-7 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 s'élèvent à 20,9 milliards d'euros et représentent un montant significatif du total de l'actif (81 % à fin 2022). Elles sont portées par les trois unités génératrices de trésorerie (UGT) de la RATP : l'opérateur de transport, le gestionnaire d'infrastructure et la sûreté.

Le modèle économique et de gestion de la RATP est en pleine évolution, faisant suite à la signature du contrat avec Ile-de-France Mobilités pour la période 2021-2024, à la mise en place de la régulation économique par l'Autorité de régulation des transports au 1^{er} janvier 2020 pour l'activité de gestionnaire d'infrastructure et à l'ouverture progressive à la concurrence des marchés de transports. L'exercice 2022 a par ailleurs été marqué par un contexte macroéconomique inédit lié à la guerre en Ukraine, entraînant un niveau élevé d'inflation.

Les actifs de la RATP 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 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 1.1.5 « Dépréciation d'immobilisations incorporelles et corporelles » de l'annexe aux comptes annuels.

À fin 2022, la direction financière a réalisé une analyse différenciée par catégorie d'actifs, en s'appuyant notamment sur les prévisions de flux de trésorerie fixés dans le nouveau contrat, ainsi que sur les valeurs de transfert définies par la loi et ses décrets d'application concernant les biens de retour et de reprise de l'opérateur de transport. À partir de l'exercice 2025, les prévisions de flux de trésorerie intègrent la sortie des activités bus du périmètre de la RATP à la suite de leur entrée en concurrence et des hypothèses de renouvellement du contrat sur le périmètre restant à des conditions financières identiques au contrat actuel. Les marges de manœuvre constatées restent sensibles aux variations de taux de rentabilité financière et de taux d'actualisation utilisés.

Nous avons considéré l'évaluation des immobilisations incorporelles et corporelles comme un point clé de l'audit en raison de leurs montants significatifs dans les comptes annuels et du mode de détermination de la valeur recouvrable, qui repose sur le jugement de la direction.

Notre réponse

Nous avons apprécié l'approche du management dans le contexte économique, légal et réglementaire 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 d'indicateur de perte de valeur.

Concernant les actifs dont la valeur est soutenue par des prévisions de flux de trésorerie futurs, 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, et, d'autre part, avec notre connaissance du secteur et des spécificités du contrat avec Île-de-France Mobilités;
- contrôlant l'analyse de sensibilité de la valeur recouvrable effectuée par la RATP aux variations des principales hypothèses retenues.

Nous avons vérifié que l'information financière donnée dans les notes annexes était appropriée.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux membres du conseil d'administration.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D. 441-6 du Code de commerce.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

DÉSIGNATION DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Les cabinets Mazars et KPMG SA ont été nommés commissaires aux comptes de la RATP par le commissaire aux participations de l'État le 26 mars 2015.

Au 31 décembre 2022, les cabinets Mazars et KPMG étaient dans la huitième année de leur mission sans interruption.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de l'établissement à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider l'établissement ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que, le cas échéant, de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration en date du 3 mars 2023.

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. 823-10-1 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 société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude

significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de l'établissement à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier;

- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

RAPPORT AU COMITÉ D'AUDIT

Nous remettons au comité d'audit un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L. 822-10 à L. 822-14 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.

Les commissaires aux comptes

Paris-la Défense,
le 15 mars 2023

KPMG SA

Stéphanie Millet
Associée

Courbevoie,
le 15 mars 2023

Mazars

Erwan Candau
Associé

BILAN Epic RATP

Actif

En millions d'euros	Notes	31/12/2022			31/12/2021
		Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	2	1 545	841	704	692
Immobilisations corporelles	2	35 851	15 669	20 182	19 439
Immobilisations financières	3	1 056	1	1 055	1 103
Actif immobilisé		38 452	16 511	21 941	21 234
Stocks et en-cours	4	282	64	218	227
Créances	5	2 243	3	2 240	2 344
Valeurs mobilières de placement	6	1 185		1 185	2 105
Disponibilités		266		266	280
Actif circulant		3 976	67	3 908	4 955
Frais d'émission d'emprunts		1		1	1
Primes de remboursement des obligations		15		15	15
Écarts de conversion actif		71		71	44
TOTAL ACTIF		42 514	16 578	25 935	26 250

Passif

En millions d'euros	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition		251	251
Écarts de réévaluation		195	198
Dotations en capital		433	433
Réserves		295	295
Report à nouveau		3 911	3 687
Résultat de l'exercice (excédent ou perte)		85	224
Situation nette		5 170	5 088
Provisions réglementées		820	756
Subventions d'investissement		9 520	8 878
Capitaux propres	7	15 511	14 721
Provisions pour risques et charges	8	305	299
Dettes financières	9	6 875	8 107
Dettes fiscales et sociales		697	635
Autres dettes	10	2 477	2 443
Écarts de conversion passif		71	44
TOTAL PASSIF		25 935	26 250

COMPTE DE RÉSULTAT Epic RATP

	Notes	31/12/2022	31/12/2021
Chiffre d'affaires	11	7 268	6 833
Produits divers		885	960
Produits en atténuation des charges d'amortissements		351	287
Produits d'exploitation		8 504	8 080
Énergie		(253)	(210)
Frais relatifs aux lignes affrétées		(35)	(34)
Charges de circulation		(22)	(21)
Matières et autres charges externes		(3 744)	(3 409)
Impôts, taxes et versements assimilés		(218)	(184)
Charges de personnel	12	(2 801)	(2 740)
— Salaires et traitements		(1 883)	(1 867)
— Charges sociales		(812)	(800)
— Résultat des régimes spéciaux		(50)	(16)
— Intéressement		(56)	(56)
Dotations aux amortissements et aux provisions		(1 187)	(1 117)
Autres charges		(18)	(11)
Résultat d'exploitation		227	354
Produits financiers		250	64
Charges financières		(333)	(176)
Résultat financier	13	(83)	(112)
Résultat courant		144	242
Produits exceptionnels		128	103
Charges exceptionnelles		(188)	(123)
Résultat exceptionnel	14	(60)	(20)
Impôts sur les bénéfices	15	1	2
RÉSULTAT NET		85	224

ANNEXE AUX COMPTES SOCIAUX

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

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

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

Dans le prolongement de ce règlement, la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports (dite « loi ORTF ») organise la fin du monopole de la RATP sur l'exploitation des réseaux et lignes de transport en région 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;
- dates à partir desquelles l'exploitation de ces services doit être ouverte à la concurrence.

Parallèlement, afin de « satisfaire aux exigences essentielles de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire concerné, y compris la fiabilité, la disponibilité et la compatibilité technique de ses constituants, et à l'impératif de continuité du service public », la loi ORTF confie à la RATP la gestion d'infrastructure du réseau métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France et du réseau de RER dont elle assure l'exploitation au 1^{er} janvier 2010. Dans le même esprit, la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (dite « loi Grand Paris ») confie à la RATP la gestion technique de l'ensemble des lignes, ouvrages et installations réalisés par la Société du Grand Paris Express.

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

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

- l'activité d'opérateur de transport;
- l'activité de gestion de l'infrastructure mentionnée à l'article L. 2142-3 du Code des transports (constituée du métropolitain et des parties du RER exploitées par la RATP au 1^{er} janvier 2010), à laquelle s'intègre la gestion technique des parties de réseau du Grand Paris Express constituées des prolongements nord et sud de la ligne 14 (de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis – Pleyel, d'Olympiades à Aéroport d'Orly);
- l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express, à l'exclusion de celle concernant les prolongements susvisés de la ligne 14 (disposition entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2020);
- l'activité exercée par son service interne de sécurité mentionnée à l'article L. 2251-1 du Code des transports, dont le périmètre d'intervention est étendu aux emprises immobilières de l'infrastructure du Grand Paris Express (disposition prenant effet au 1^{er} janvier 2021). La loi LOM confirme le monopole de cette activité de sûreté sur le réseau ferré historique, et l'étend au réseau du Grand Paris Express.

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

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

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

Pour l'activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau métro et RER et l'activité de gestionnaire technique du réseau Grand Paris Express, la rémunération de la RATP figurant dans le contrat pluriannuel signé avec Île-de-France Mobilités fait l'objet d'un avis conforme de l'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.

Contrat RATP-Île-de-France Mobilités 2021-2024

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

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

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

Les comptes de l'Epic RATP sont intégrés dans les comptes consolidés du groupe RATP.

Les comptes au 31 décembre 2022 sont arrêtés par le conseil d'administration du 3 mars 2023.

1 – Principes, règles et méthodes comptables

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

1.1 – Immobilisations incorporelles et corporelles

1.1.1 – Régime de propriété des biens inscrits à l'actif

Le régime de propriété des biens créés par la RATP ou historiquement mis à sa disposition distingue quatre catégories d'actifs, spécifiées dans la loi d'ORTF :

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

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

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

1.1.2 – Immobilisations incorporelles

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

1.1.3 – Immobilisations corporelles

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

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

Le matériel roulant ferroviaire, constitué des biens de retour mis à disposition par Île-de-France Mobilités, peut faire l'objet d'une obligation de démantèlement pour les matériels devant être réformés avant la reprise des biens par Île-de-France Mobilités dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Le cas échéant, une provision pour charges est comptabilisée en contrepartie d'un actif « Composant démantèlement ».

Certains actifs bénéficient de subventions d'investissement. Les comptes intègrent également la comptabilisation à l'actif et au passif du montant des subventions méritées. Elles correspondent aux dépenses d'investissements déjà effectuées mais pour lesquelles les subventions n'ont pas encore été appelées. Cette estimation s'élève à 281 millions d'euros à fin 2022, et représentait 255 millions d'euros à fin 2021.

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 gestion de la maintenance assistée par ordinateur, la valorisation se fait au coût unitaire moyen pondéré.

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

1.1.4 – Durées d'amortissement

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

Bâtiments, installations et équipements, matériel et outillage	Durées d'utilisation
Gros œuvre des bâtiments	50 à 100 ans
Second œuvre et aménagements des bâtiments	6 à 30 ans
Équipement industriel lourd	15 à 30 ans
Petit outillage	5 à 10 ans
Mobilier	10 ans
Systèmes d'information – développement et paramétrage	5 à 10 ans
Progiciel et matériel informatique	3 à 5 ans
Infrastructures ferroviaires	Durées d'utilisation
Gros œuvre des tunnels, points d'arrêt, accès	35 à 140 ans
Aménagements des points d'arrêt et accès	15 à 40 ans
Voies	10 à 50 ans
Alimentation courant de traction métro (gestionnaire d'infrastructure)	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'affichage lumineux	10 à 30 ans

1.1.5 – Dépréciation d’immobilisations incorporelles et corporelles

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

Au sein de l’Epic, deux grandes catégories d’actifs existent : les biens du gestionnaire d’infrastructure et les biens de l’opérateur de transport.

Concernant les activités de gestionnaire d’infrastructure, la loi LOM du 24 décembre 2019 et son décret d’application n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 précisent les modalités de rémunération du gestionnaire d’infrastructure, qui doivent assurer la couverture de l’ensemble des charges courantes d’exploitation, des dotations aux amortissements et une juste rémunération des capitaux engagés nécessaire au financement pérenne des investissements. Le décret détermine les conditions de régulation de cette rémunération par l’Autorité de régulation des transports.

Concernant les activités d’opérateur de transport, la loi ORTF du 8 décembre 2009 détermine l’échéance des droits d’exploitation des lignes confiées à la RATP, définit les régimes de propriété des biens et le sort de ces biens à l’expiration des contrats, et les modalités de rémunération de la RATP pour l’exploitation des lignes, de manière à assurer la couverture des coûts d’exploitation et la juste rémunération des capitaux engagés.

Les UGT définies au niveau de l’Epic RATP correspondent aux activités d’opérateur de transport, de gestionnaire d’infrastructure et de sûreté, ces activités étant des périmètres comptablement séparés en application des dispositions légales et des principes de régulation.

La répartition des valeurs d’actifs entre le gestionnaire d’infrastructure, l’opérateur de transport et la sûreté est réalisée en fonction des dispositions législatives et réglementaires applicables à la RATP.

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

Ces activités ayant été créées par la RATP, les UGT ne comprennent pas de *goodwill*, ni d’actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

La valeur recouvrable des actifs incorporels et financiers, correspondant aux biens de retour et aux biens de reprise portés par les activités de l’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’impôt sur les sociétés qui ont été projetés.

Dans le contexte indiqué ci-dessus, les données retenues pour les tests de dépréciation pour la clôture 2022 sont les suivantes :

- pour l’année 2023 : prévisions reposant sur le budget 2023 de l’Epic RATP;

- pour l’année 2024 : prévisions reposant sur les dispositions financières du contrat RATP-Île-de-France Mobilités 2021-2024 et les plans de performance internes des UGT;
- au-delà de 2024 : les conditions du contrat actuel ont été reconduites à l’infini (à l’exception des activités bus ouvertes à la concurrence au 1^{er} janvier 2025);
- 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 correspondant à l’inflation estimée à long terme.

	UGT		
	Gestionnaire d’infrastructure	Opérateur de transport – biens propres	Sûreté
Méthode de détermination de la valeur recouvrable	Valeur d’utilité	Valeur d’utilité	Valeur d’utilité
Taux d’actualisation	4,5 %	6,1 %	6,1 %
Taux de croissance à l’infini	2,2 %	2,2 %	2,2 %

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

Résultats des tests de dépréciation

Les tests de dépréciation réalisés pour les UGT gestionnaire d’infrastructure, opérateur de transport – biens propres et sûreté n’ont pas mis en évidence de perte de valeur. En conséquence, aucune dépréciation n’a été constatée dans les comptes consolidés de l’exercice.

Sensibilité des valeurs recouvrables

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

- une variation du taux d’actualisation de +0,6 point pour l’UGT gestionnaire d’infrastructure et de +2,44 points pour l’UGT opérateur de transport – biens propres conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l’UGT; la sensibilité de l’UGT sûreté au taux d’actualisation n’est pas significative;
- une variation du taux de croissance à l’infini de –0,7 point pour l’UGT gestionnaire d’infrastructure et de –3,13 points pour l’UGT opérateur de transport – biens propres conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l’UGT; la sensibilité de l’UGT sûreté au taux de croissance n’est pas significative;
- une variation des investissements de renouvellement normatifs de +46 millions d’euros pour l’UGT gestionnaire d’infrastructure, de +38 millions d’euros pour l’UGT opérateur de transport – biens propres et de +2 millions d’euros pour l’UGT sûreté conduirait à égaliser pour chacune de ces UGT la valeur recouvrable et la valeur nette comptable de l’UGT.

1.2 – Immobilisations financières

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

La valeur d'inventaire des titres détenus est déterminée :

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

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

1.3 – Stocks

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

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur taux de rotation et de leur durée de vie économique.

1.4 – Créances

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

1.5 – Primes de remboursement des obligations

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

1.6 – Capitaux propres

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

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

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

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

Les provisions réglementées correspondent :

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

1.7 – Dettes financières

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

1.8 – Opérations en devises

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

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

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

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

1.9 – Instruments financiers dérivés

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

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

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

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

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

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, *negotiable European commercial paper* – NEU CP). Elle couvre systématiquement le risque de change sur les émissions d'emprunts en devises à l'aide de *swaps* de devises ou de *cross currency swaps*.

Gestion du risque de hausse du coût des matières premières

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

Dérivés souscrits pour le compte des filiales

La RATP réalise pour les besoins de ses filiales des opérations de couverture de matières premières (gazole), de change et de taux. Le résultat de ces couvertures est entièrement rétrocédé aux filiales à l'origine des demandes de couverture.

1.10 – Dettes fournisseurs

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

1.11 – Avantages au personnel à long terme

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

Plusieurs avantages à long terme sont ainsi comptabilisés :

- les engagements relatifs aux versements des rentes accidents du travail et maladies professionnelles au personnel actif : la RATP assure elle-même le service des rentes accidents du travail et maladies professionnelles à ses agents en activité. Ces rentes ont pour objet d'indemniser les séquelles définitives physiques ou psychologiques ainsi que leur incidence professionnelle dans le déroulement de la carrière de l'assuré. Seules les rentes versées aux actifs relèvent des avantages à long terme faisant l'objet d'une provision. Les rentes du personnel retraité font l'objet d'un engagement hors bilan;
- les engagements relatifs aux médailles du travail : après un certain nombre d'années de service, les agents bénéficient de médailles du travail ainsi que de jours de congé 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 quinze ans qui s'établit à 4 % au 31 décembre 2022 (contre 1 % au 31 décembre 2021).

Les principales hypothèses actuarielles sont les suivantes :

	31/12/2022	31/12/2021
Taux d'actualisation	4 %	1 %
Taux d'inflation	2 %	2 %
Profil de carrière inflation comprise	2,2 %	2,2 %
Table de mortalité	TGH05/TGF05	TGH05/TGF05
Taux de turnover	0 %	0 %
Âge de départ à la retraite	Voir commentaire ci-dessous	

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

1.12 – Opérations de lease et de crédit-bail

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

1.12.1 – Opérations de *leasehold*

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

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

Une opération de *leasehold* est composée d'une location principale consentie par la RATP et d'une sous-location destinée à lui faire conserver néanmoins la jouissance du bien. La RATP dispose d'une option (*early buyout* – EBO) en sa faveur, au terme d'une période plus courte que la durée totale de l'opération, lui permettant d'interrompre le montage en rachetant la part restante du contrat de location longue.

Économiquement et comptablement, il n'y a pas de cession, du moins durant la période précédant l'option de renouvellement (EBO).

Le gain financier obtenu par l'investisseur étranger est partagé avec la RATP. Le profit global de chaque opération est inclus dans l'avance reçue au moment de la signature des contrats. Elle représente une réduction immédiate de la dette de l'entreprise. Elle est comptabilisée, chaque année, linéairement en résultat exceptionnel.

L'ensemble des frais, sous-loyers, intérêts et loyers principaux sont comptabilisés en charges et produits exceptionnels en application des règles relatives aux opérations de *defeasance* qui doivent être comptabilisées globalement comme des opérations uniques à caractère exceptionnel.

Les différents contrats qui composent chaque opération constituent une opération unique et sont comptabilisés comme tels. Les actifs et passifs liés à ces contrats, générateurs de flux qui se compensent exactement, ont fait l'objet d'un regroupement au bilan (créances du *lease* et dettes du *lease*) laissant apparaître par différence la NPV restant à étaler. Le profit global de chaque opération, la NPV, est encaissé au moment de la signature des contrats et comptabilisé en produits à étaler, puis constaté linéairement en résultat exceptionnel sur la durée du contrat.

Au 31 décembre 2022, il reste cinq contrats avec deux investisseurs : Bank of America et State Street.

Les risques supportés par la RATP se limitent à ceux liés à la propriété du matériel, à la législation française et aux risques de contrepartie sur les dépôts. La gestion du risque de contrepartie se fait :

- soit par des accords de *defeasance*, qui assurent le droit de compensation entre les dépôts et les dettes correspondantes. Le montant des dépôts correspondants est de 47,3 millions d'euros au 31 décembre 2022;
- soit directement auprès du Trésor américain par la détention de bons du Trésor américain. Le solde de ces dépôts est de 64,4 millions d'euros au 31 décembre 2022.

1.12.2 – Opérations de *lease* suédois

La structure de *lease* suédois fonctionne en amont de la livraison des équipements.

L'investisseur paie au fournisseur la totalité de la valeur du matériel. La RATP effectue des dépôts *swaps* qui serviront à couvrir le paiement des loyers et l'option de rachat des équipements. L'écart entre les dépôts et la valeur du matériel représente le profit réalisé par la RATP.

Les biens qui servent d'assiette aux opérations de *lease* suédois ne sont pas inscrits en immobilisations mais en comptes de dépôt à long terme.

Les loyers sont comptabilisés en charges d'exploitation, les produits d'intérêts et le provisionnement des dépôts sont comptabilisés en résultat financier. Seule la NPV est constatée en résultat exceptionnel.

L'impact sur le résultat correspond, d'une part, à l'étalement du profit de la NPV, et, d'autre part, à l'amortissement théorique des biens s'ils étaient maintenus au bilan de la RATP.

Au 31 décembre 2022, il ne reste plus de contrat de *lease* suédois en vigueur : la dernière opération a été débouclée pendant l'exercice.

1.12.3 – 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 de tramway T3, T5, T6, T7 et T8.

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

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

1.13 – Comptabilisation du chiffre d'affaires et des autres produits

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

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

- une rémunération d'exploitation « R1 », qui couvre les charges d'exploitation des activités relevant des obligations de service public de la RATP. Cette rémunération se décompose en trois éléments :
 - une rémunération forfaitaire « R11 », couvrant les charges d'exploitation de l'opérateur de transport et du gestionnaire d'infrastructure, ainsi qu'un intéressement aux objectifs de recettes voyageurs encaissés par la RATP pour le compte d'Île-de-France Mobilités et, pour l'activité du réseau de surface, aux objectifs de validations (à partir de 2022),
 - une rémunération « R12 », couvrant à l'euro/l'euro certains impôts et taxes supportés par les différentes activités : la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE); la cotisation foncière des entreprises (CFE); les taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, y compris la taxe d'enlèvement des ordures ménagères; la taxe sur les bureaux en Île-de-France; l'imposition forfaitaire des entreprises de réseaux (IFER) sur les stations radioélectriques. À noter que, pour l'activité du gestionnaire d'infrastructure, sur recommandation de l'Autorité de régulation des transports, un avenant a été signé avec Île-de-France Mobilités en 2022 prévoyant la couverture de l'ensemble des impôts et taxes, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2021. Ainsi, pour l'activité du gestionnaire d'infrastructure, en complément des impôts et taxes suscités, Île-de-France Mobilités couvre désormais les taxes et contributions assises sur les rémunérations des salariés (versement transport, effort construction, taxe d'apprentissage, formation professionnelle continue...), la contribution sociale de solidarité (C3S) et toutes les taxes diverses,
 - une rémunération forfaitaire « R13 », révisée d'un commun accord avec Île-de-France Mobilités tous les quadrimestres, couvrant le coût estimé des mesures de protection des voyageurs et des agents rendues nécessaires par le contexte sanitaire;
- une rémunération « R2 », qui couvre les charges de capital (dotations aux amortissements et rémunération des capitaux engagés), hors biens de retour et de reprise, relatives (i) aux actifs immobilisés de l'opérateur de transport affectés à l'exploitation du service et (ii) à la base d'actifs afférents aux activités régulées du gestionnaire d'infrastructures. La R2 de l'opérateur de transport est fixée forfaitairement sur la durée du contrat 2021-2024, sur la base de la base d'actifs au 31 décembre 2020 et du plan d'investissements contractualisé sur la période. La R2 du gestionnaire d'infrastructure est ajustée annuellement sur la base du montant effectif de la base d'actifs régulée du gestionnaire d'infrastructure;
- une rémunération « RSur », qui couvre les charges d'exploitation des prestations de sûreté et les dotations aux amortissements des biens affectés à la sûreté, augmentées d'une marge. La détermination de la rémunération des activités de sûreté est soumise à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports qui devra approuver le premier document de référence et de tarification des prestations de sûreté en 2023;
- des incitations à la performance : bonus ou malus sur la qualité de l'offre et du service.

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 mentionnées à l'article 4 du décret 2020-1752.

Les rémunérations « R11 » et « RSUR » sont revalorisées chaque année par l'application d'une formule d'indexation assise sur des indices, conformément aux dispositions du contrat.

Recettes voyageurs

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

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

1.13.2 – Produits en atténuation des charges d'amortissement

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

1.14 – Impôts et taxes

Intégration fiscale

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

Le périmètre de l'intégration fiscale de l'entreprise est constitué par 86 sociétés. Le produit d'intégration fiscale généré est réalloué aux sociétés membres de l'intégration fiscale en fonction des quotes-parts de déficit fiscal généré sur l'exercice.

1.15 – Charges de personnel

1.15.1 – Présentation des charges de personnel dans les comptes sociaux

Les charges de personnel sont présentées dans le compte de résultat sur les deux lignes « Salaires et traitements » et « Charges sociales », tandis que le résultat du traitement comptable de la protection sociale (TCPS) est retracé à la ligne « Résultat de financement des régimes sociaux ».

1.15.2 – Principales caractéristiques des comptes de la protection sociale (TCPS)

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

Risque maladie

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

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

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

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

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

Les prestations comprennent :

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

Risques accidents du travail et chômage

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

Résultat de la protection sociale

Les impacts financiers des régimes maladie de droit commun Puma, maladie hors Puma, accidents du travail et chômage constituent le « Résultat du financement des régimes spéciaux ». Le détail des éléments financiers est présenté en note 12.

Cotisations patronales

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

1.16 – Résultat exceptionnel

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

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

2 – Immobilisations incorporelles et corporelles

Situation et mouvements	Valeur brute au début de l'exercice	Augmentations	Virements	Diminutions	Valeur brute à la clôture de l'exercice
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES					
Frais de recherche et développement	399	0	0	0	399
Droit au bail	3	0	0	0	3
Autres					
– logiciels en service	895	0	90	(18)	967
– logiciels en cours	153	117	(94)	0	176
TOTAL	1 450	117	(4)	(18)	1 545
IMMOBILISATIONS CORPORELLES					
Terrains	654	0	0	(1)	653
Constructions	13 295	0	1 108	(24)	14 378
Constructions sur sol d'autrui	98	0	54	0	152
Installations techniques, matériel et outillage industriels	6 196	2	562	(92)	6 667
Matériel de transport	9 147	71	427	(92)	9 552
Autres	245	0	36	(21)	260
Immobilisations corporelles en cours	4 599	1 772	(2 182)	0	4 188
TOTAL	34 232	1 845	4	(231)	35 851
TOTAL GÉNÉRAL	35 682	1 962	0	(248)	37 395

Situation et mouvements	Amortissements cumulés au début de l'exercice	Augmentations : dotations de l'exercice	Diminutions d'amortissements de l'exercice	Amortissements cumulés à la fin de l'exercice
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES				
Frais de recherche et développement	102	13	0	116
Droit au bail	2	0	0	2
Autres	653	81	(10)	724
TOTAL	757	94	(10)	841
IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
Terrains	27	3	0	30
Constructions	5 591	326	(24)	5 893
Constructions sur sol d'autrui	96	2	0	98
Installations techniques, matériel et outillage industriels	3 850	293	(82)	4 060
Matériel de transport	5 048	431	(78)	5 402
Autres	182	24	(20)	186
TOTAL	14 793	1 079	(204)	15 669
TOTAL GÉNÉRAL	15 551	1 173	(214)	16 510

2.1 – Changement d'estimation sur les provisions pour démantèlement du matériel roulant

Le contrat 2021-2024 est le dernier contrat signé par l'Epic dans le cadre légal actuel d'exclusivité sur les droits d'exploitation des lignes du réseau historique. L'analyse du contrat, et de l'environnement légal et réglementaire dans lequel il s'inscrit, démontre que l'Epic est exempté de la responsabilité du démantèlement du matériel roulant dont les dates de réforme prévisionnelles vont au-delà, selon les données techniques constructeurs, de la date de fin de l'exploitation en situation de monopole de ces actifs. Ces échéances d'ouverture à la concurrence des réseaux (hors bus) sont respectivement prévues en 2029 pour le réseau de tramway et en 2039 pour les réseaux ferrés métro et RER.

En effet, à l'ouverture des droits d'exploitation à la concurrence de ces réseaux, ces biens de retour seront légalement rachetés par le concédant Île-de-France Mobilités, à la valeur nette comptable, nette de subvention. Les modalités de comptabilisation des provisions pour démantèlement des matériels roulants concernés ainsi que des composants démantèlement associés ont donc été revues en conséquence.

À ce titre, le traitement comptable appliqué dans les comptes sociaux 2022 pour les matériels roulants concernés a entraîné une reprise de provision pour démantèlement du matériel roulant de +19 millions d'euros et la sortie à la valeur nette comptable des composants pour démantèlement pour -12 millions d'euros, générant un impact comptable net en résultat exceptionnel de +7 millions d'euros sur l'exercice 2022.

3 – Immobilisations financières

	31/12/2021	Augmentations	Diminutions	31/12/2022
Participations	788	23	0	811
Créances rattachées à des participations	146	86	(109)	122
Créances dépôt <i>leasehold</i>	71	73	(72)	72
Créances dépôt <i>lease</i> suédois	20		(20)	0
Prêts 1 % logement	23	0	(3)	20
Autres créances financières	54	13	(38)	29
TOTAL	1 103	195	(243)	1 055

4 – Stocks et en-cours

	31/12/2022	31/12/2021
Matières premières et consommables	266	278
Prestations de services en cours	16	13
Dépréciations	(64)	(64)
TOTAL	218	227

5 – Créances

	31/12/2022					31/12/2021
	Montant brut	Provisions	Montant net	Degré de liquidité de l'actif		Montant net
				Échéance à moins de 1 an	Échéance à plus de 1 an	
Avances et acomptes versés sur commande	4		4	4		2
Créances clients et comptes rattachés	1 004	(2)	1 003	1 003		1 042
Créances État et autres collectivités publiques	753		753	749	4	768
Autres	230	(1)	229	222	7	260
Créances <i>lease</i>	207		207	9	198	209
Charges constatées d'avance	44		44	19	25	63
TOTAL	2 243	(3)	2 240	2 006	234	2 344

6 – Valeurs mobilières de placement

	31/12/2022	31/12/2021
OPCVM	664	911
Dépôt à terme	450	1 142
Cash collatéral	55	48
Bons du Trésor	2	
Intérêts courus	1	1
Dérivés passif	0	
Dérivés actif	14	3
TOTAL	1 185	2 105

7 – Capitaux propres

7.1 – Variation des capitaux propres

	31/12/2021	Augmentations	Diminutions	31/12/2022
Contre-valeur des immobilisations mises à disposition	251	0	0	251
Écarts de réévaluation ⁽¹⁾	198	0	(2)	195
Dotation en capital	433	0	0	433
Réserves statutaires	185	0	0	185
Réserves provenant de la cession des biens immobiliers avant le 1 ^{er} janvier 2010	52	0	0	52
Réserve générale	58	0	0	58
Report à nouveau	3 687	224	0	3 911
Résultat net ⁽²⁾	224	85	(224)	85
Capitaux propres hors subventions d'investissement/ situation nette	5 088	309	(226)	5 170
Provision spéciale de réévaluation ⁽¹⁾	326	0	(8)	317
Provisions amortissements dérogatoires	430	73	0	503
Subventions d'investissement	8 878	3 932	(3 290)	9 520
TOTAL CAPITAUX PROPRES	14 721	4 314	(3 524)	15 510

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

(2) Le résultat de l'exercice 2021 a été affecté en report à nouveau.

7.2 – Écarts de réévaluation

7.2.1 – Réévaluation de 1976

Rubriques	Écart à l'ouverture de l'exercice		Variation		Écart à la clôture de l'exercice	
	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés	Sur réformes	Dotations aux amortissements et provisions	Valeur brute des immobilisations	Amortissements ou provisions cumulés
IMMOBILISATIONS CORPORELLES						
Terrains	211	22	0	2	211	24
Constructions	1 154	829	(1)	7	1 153	836
Installations techniques, matériel et outillage industriels	12	12	0	0	12	12
Matériel de transport	27	27	0	0	27	27
Autres	1	0	0	0	1	0
	1 405	890	(1)	9	1 404	900
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES						
Participations	0	0	0		0	0
	0	0	0		0	0
TOTAL	1 405	890	(1)	9	1 404	900
					POSITION NETTE :	504

7.2.2 – Réévaluation de 1959

Le montant de l'écart de réévaluation de 1963 sur la base de 1959 s'élève à 8,6 millions d'euros en 2022.

8 – Provisions

Situations et mouvements	Provisions au début de l'exercice	Autres reclassements	Augmentations : dotations de l'exercice	Diminutions : reprises de l'exercice			Provisions à la fin de l'exercice
				Pour utilisation	Ajustement	Virement de poste à poste	
PROVISIONS POUR RISQUES							
Provisions pour litiges ⁽¹⁾	19		4		5		18
Provisions pour accidents de droit commun	98		38	16	24		95
Provisions pour risques d'exploitation ou financiers	4			1			4
Autres provisions pour risques exceptionnels	7		54				61
	129		97	17	30		179
PROVISIONS POUR CHARGES							
Autres provisions pour charges ⁽²⁾	171		16	18	42		126
	171		16	18	42		126
TOTAL	299		113	35	72		305

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

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

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

Les variations significatives sur l'exercice sont constituées de la provision pour contentieux Urssaf (cf. note 12.3) pour –42,1 millions d'euros et de l'ajustement du calcul de la provision pour démantèlement du matériel roulant qui sera repris par Île-de-France Mobilités dans le cadre de l'ouverture à la concurrence (cf. note 2.1) pour +19 millions d'euros.

9 – Emprunts et dettes financières

	Montant brut	Échéances		
		À moins d'un an	Plus de 1 an et à moins de 5 ans	À plus de 5 ans
Prêts de la région Île-de-France	122	15	50	57
Emprunts obligataires				
— sur le marché financier zone euro ⁽¹⁾	5 146	631	1 888	2 627
— sur le marché financier international	188	14	174	
Emprunts « Tick'épargne »	130	130		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédits				
— emprunts Calyon-contrepartie prêts 1% logement	6	2	4	
— banque (soldes créditeurs)	82	82		
— chèques postaux	2	2		
Emprunts et dettes financières (billets de trésorerie)	1 079	1 079		
Emprunts et dettes financières affectés aux actifs de <i>lease</i>	21		21	
Emprunts et dettes financières divers	6	6		
Collatéraux « remise en garantie »	45	45		
Intérêts courus	49	49		
TOTAL	6 875	2 054	2 137	2 684

(1) En 2022, la RATP a émis trois emprunts obligataires :

- un emprunt obligataire dans le cadre de son programme *Euro medium term note* (EMTN) en juin 2022 pour un montant nominal de 500 millions d'euros, avec une échéance en 2032, et un taux d'intérêt fixe de 1,875% ;
- deux emprunts obligataires à coupons variables dans le cadre du programme européen d'investissements *green* en juin 2022 et décembre 2022 pour un montant nominal de respectivement 23 millions d'euros et 28 millions d'euros.

9.1 – Endettement financier net

	31/12/2022	31/12/2021
ACTIF FINANCIER (A)	1 621	2 614
Prêts aux filiales	120	141
Créances dépôts <i>lease</i>	50	51
Valeurs mobilières de placement	1 114	2 053
Placement cash collatéraux	57	48
Disponibilités	266	280
Dérivés actif	14	40
DETTES FINANCIÈRES (B)	6 794	8 025
Prêt de la région Île-de-France	122	136
Emprunt sur le marché financier	5 334	5 393
Emprunt « Tick'épargne » (obligations)	203	216
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	83	22
Billets de trésorerie	954	2 227
Collatéraux « remise en garantie »	45	31
Dérivés passif	53	
ENDETTEMENT FINANCIER NET (B – A)	5 173	5 411

9.2 – Instruments dérivés

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

Engagements dérivés par maturité

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2021
	En-cours notionnel	Juste valeur	En-cours notionnel	Juste valeur
<i>Swaps de pré-hedge payeurs taux fixe</i>				
Maturité ≤ 5 ans				
Maturité > 5 ans	250	58	500	11
<i>Autres engagements de swaps de taux payeurs taux fixe</i>				
Maturité ≤ 5 ans	57	2	57	(0)
Maturité > 5 ans	4		12	(3)
<i>Swap de change</i>				
Maturité (1 an-5 ans)	695	(54)	644	34
Maturité > 5 ans				
<i>Cross currency swaps</i>				
Maturité (1 an-5 ans)	173	11	173	0
Maturité > 5 ans	50	(29)	51	(34)
<i>Swap de couverture de matières premières</i>				
Maturité ≤ 5 ans			1,9	8,4
TOTAL	1 229	(12)	1 439	17

La décomposition de la dette obligataire et des billets de trésorerie au 31 décembre 2022 (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		Dette obligataire	
À taux fixe	5 320	À taux fixe	5 320
À taux variable		À taux variable	
Dette courte (BT)		Dette courte (BT)	
À taux fixe	1 000	À taux fixe	1 000
À taux variable		À taux variable	

9.2.2 – Dérivés souscrits pour le compte des filiales

Engagements dérivés par maturité

	31/12/2022	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2021
	En-cours notionnel	Juste valeur	En-cours notionnel	Juste valeur
Engagements de swaps de taux payeurs taux fixe				
Maturité ≤ 5 ans	27	(2)	36	
Maturité > 5 ans	6	0		
Swap de change				
Maturité ≤ 5 ans				
Cross currency swap				
Maturité ≤ 5 ans	44	(0)	47	(2)
Maturité > 5 ans				
Swap de couverture de matières premières				
Maturité ≤ 5 ans	4	(3)	7	3
TOTAL	81	(5)	90	1

Ces engagements donnés aux banques sont entièrement portés par les filiales.

10 – Autres dettes

Dettes d'exploitation	Montant brut	Échéances		
		À moins de 1 an	Plus de 1 an et à moins de 5 ans	À plus de 5 ans
Avances et acomptes reçus	2	2		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	945	945	0	0
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	743	743	0	0
Autres dettes	102	102		0
Dettes <i>lease</i>	208		59	149
Produits constatés d'avance	476	432	2	42
TOTAL	2 477	2 225	61	191

11 – Chiffre d'affaires

11.1 – Détail du chiffre d'affaires

	31/12/2022	31/12/2021
Recettes du trafic	2 328	1 894
Partage des risques sur recettes	10	(71)
Sous-total recettes directes RATP	2 337	1 823
Bonus qualité de service	1	9
Restitution contrat Île-de-France Mobilités	(47)	(32)
R11 – contribution aux charges d'exploitation	3 535	3 499
R12 – contribution aux charges d'impôts et taxes	101	90
R13 – contribution mesures sanitaires	5	68
R2 – contribution au financement des investissements	1 106	1 081
S3 – contribution spécifique au financement du matériel roulant	14	14
Autres produits du transport	54	25
Pénalités (offre, validation, incitations)	(163)	(26)
Sous-total contributions Île-de-France Mobilités	4 605	4 729
1. Produits du transport	6 942	6 551
2. Produits des activités annexes	150	109
3. Autres prestations de services et ventes de produits résiduels	176	173
CHIFFRE D'AFFAIRES	7 268	6 833

11.2 – Recettes du trafic affectées par nature de titres de transport

	31/12/2022	En %	31/12/2021
Réseaux RATP : métro, RER et bus	2 328	100	1 894
Forfaits Navigo hebdomadaires, mensuels et annuels	1 515	65	1 289
Autres abonnements (police, Améthyste)	108	5	106
Billets	631	27	467
Forfaits zonaux (titres Mobilis, tickets jeunes + titres congrès)	26	1	16
Titres non compensés (Paris Visite, Orlybus, Roissybus)	47	2	15
Autres	1	0	0

12 – Charges de personnel

12.1 – Compte de résultat de la protection sociale

	Résultat 2022	Résultat 2021
Risque maladie		
Cotisations patronales normalisées Puma	138	136
Cotisation CNSA Puma	0	0
Remboursement CSG (Acos) et cotisations ouvrières	58	77
Recouvrement sur tiers	1	0
Reprise CAP Puma	20	7
Frais de santé y compris Espace Santé Puma	(351)	(321)
Coût de fonctionnement Puma	(9)	(9)
Dotations d'équilibre Puma	144	109
Cotisations sociales RATP – maladie hors Puma	75	74
Autres cotisations et remboursements divers hors Puma	2	2
Prestations en espèces hors Puma	(108)	(87)
Charges du régime spécial	(6)	(5)
Coût de fonctionnement hors Puma	(3)	9
Résultat net du risque maladie	(40)	(8)
Risque accident du travail		
Cotisations patronales	41	39
Charges du régime spécial (dont cotisations au fonds accidents du travail)	(1)	(1)
Prestations en nature et rentes accident du travail (accident du travail)	(20)	(18)
Prestations en espèces (maintien du salaire)	(25)	(21)
Coût de gestion (nets)	(4)	(4)
Résultat net du risque accident du travail	(10)	(5)
Risque chômage		
Cotisations patronales	20	19
Prestations	(20)	(21)
Résultat net du risque chômage	(0)	(3)
RÉSULTAT DE LA PROTECTION SOCIALE	(50)	(16)

12.2 – Effectifs moyens employés payés

	31/12/2022	31/12/2021	Variations	
			En nombre	En %
Effectif moyen employé	43 715	44 781	(1 066)	-2,4
Répartition par catégories :				
— cadres + maîtrises (encadrement)	11 309	11 366	(57)	-0,5
— opérateurs	32 406	33 415	(1 009)	-3,0
Répartition par groupes statutaires :				
— permanents	38 995	40 373	(1 378)	-3,4
— contractuels	4 720	4 408	312	7,1

12.3 – Contrôle Urssaf

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

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

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

La RATP a saisi la commission de recours amiable le 21 mai 2019 puis, à l'issue d'un délai de deux mois valant rejet implicite, a saisi le pôle social du tribunal de grande instance de Bobigny le 21 octobre 2019 pour obtenir l'annulation de ce redressement. La commission de recours amiable a formellement rejeté le

recours de la RATP par une décision du 12 avril 2021, tout en accordant une remise des majorations forfaitaires à hauteur de 2,1 millions d'euros, sans donner droit à une remise des majorations complémentaires s'élevant à 2,3 millions d'euros. Suite à ce rejet, la RATP a saisi les tribunaux judiciaires de Bobigny et de Paris le 24 juin 2021 pour obtenir l'annulation du redressement, puis le 6 septembre 2021, pour contester la décision concernant les majorations complémentaires.

Le 23 juin 2022, le tribunal judiciaire de Bobigny a rendu son jugement en maintenant le montant du redressement en principal, mais en annulant toutefois l'ensemble des majorations de retard complémentaires demandées par l'Urssaf. Ainsi, une provision pour risques exceptionnelle de 42,1 millions d'euros a été comptabilisée en 2022 pour le montant contesté du redressement (0,5 million d'euros n'ont pas été contestés par la RATP sur les 42,6 millions d'euros redressés). Le 15 juillet 2022, la RATP a décidé d'interjeter appel de cette décision judiciaire. Cette provision figure au bilan au 31 décembre 2022 dans la rubrique « Autres provisions pour risque exceptionnelles » de la note 8 « Provisions » et explique la principale variation du résultat exceptionnel (note 14).

13 – Résultat financier

	31/12/2022	31/12/2021
Coût de l'endettement net	(97)	(118)
Dividendes	0	0
Autres charges financières	(201)	(33)
Autres produits financiers	216	38
TOTAL	(83)	(112)

Les « Autres charges financières » comprennent essentiellement des pertes de change pour 139 millions d'euros et des charges relatives au débouclage du contrat de *lease* suédois conclu avec Apicius Leasing IBV, intervenu le 21 décembre 2022, pour 42 millions d'euros. Ces charges financières sont néanmoins compensées en résultat par des produits financiers inclus dans les « Autres produits financiers ».

14 – Résultat exceptionnel

	31/12/2022	31/12/2021
Amortissements dérogatoires nets de subventions	(41)	(41)
Reprise de subventions sur les terrains (1/10 ^e)	7	7
Résultat sur cessions et réformes d'immobilisations	6	13
Opérations d'ingénierie financière ⁽¹⁾	1	1
Indemnités reçues	1	3
Charges exceptionnelles d'organisation	4	
Litige Urssaf	(42)	
Divers	5	(2)
TOTAL	(60)	(20)

(1) Dont NPV sur les opérations de *lease* – cf. note 17.

15 – Impôts sur les sociétés et situation fiscale

15.1 – Impôts sur les sociétés

	31/12/2022	31/12/2021
Charge d'impôt de l'Epic RATP		
Produit net d'intégration fiscale	0	0
Crédits d'impôts	1	2
TOTAL	1	2

15.2 – Impôts latents

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

En millions d'euros	Base 31/12/2021 IDA	IDA 31/12/2021	Base 31/12/2022 IDA	IDA 31/12/2022
Réévaluations des actifs	6 232	1 558	6 007	1 502
Subventions non imposables	3 866	966	3 655	914
Autres différences temporaires	296	74	271	68

En millions d'euros	Base 31/12/2021 IDP	IDP 31/12/2021	Base 31/12/2022 IDP	IDP 31/12/2022
Différences temporaires	220	55	235	59

IDA = impôts différés actifs.
IDP = impôts différés passifs.

Le montant lié au déficit fiscal de l'Epic pour l'exercice 2022 s'élève à 344 millions d'euros. Le montant lié aux déficits fiscaux de l'exercice aux bornes du groupe d'intégration fiscale est en cours de détermination.

15.3 – Dépenses somptuaires non déductibles fiscalement

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

15.4 – Frais généraux non déductibles fiscalement

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

15.5 – Contrôle fiscal

Aucun contrôle fiscal n'est en cours.

16 – Engagements financiers hors bilan

Engagements donnés	31/12/2022	31/12/2021
1 – ASSOCIATIONS		
Compagnons du voyage	0	0
Fondation RATP	2	3
2 – AVANTAGES AU PERSONNEL		
Personnel : caution au profit de la MCS	0	0
Personnel : cautions « constructions individuelles »	42	77
Indemnités de départ à la retraite	230	311
Indemnités de décès des actifs	14	22
Allocations décès des retraités	24	38
Rentes maladies professionnelles et accidents du travail des retraités et ayants droit	236	367
Cessation anticipée d'activité	1	1
3 – OPÉRATIONS FINANCIÈRES		
Swaps de taux d'intérêt	307	605
Cross currency swaps adossés à la dette et aux transactions filiales	173	220
Cross currency swaps adossés aux dépôts	50	51
Swaps de change adossés aux billets de trésorerie	695	644
Opérations de couverture de matières premières	120	9
Opérations de <i>leasehold</i> : sous-locations de trains	23	212
4 – ENGAGEMENT DE FINANCEMENT		
Emprunts envers la Caisse des dépôts et consignations dans le cadre de subventions européennes	0	51
TOTAL	1 918	2 611
Engagements reçus	31/12/2022	31/12/2021
Swaps de taux d'intérêt	0	605
Cross currency swaps adossés à la dette obligataire	173	220
Cross currency swaps adossés aux dépôts	50	51
Swaps de change adossés aux billets de trésorerie	695	644
Opérations de couverture de matières premières	120	9
Cautions bancaires reçues des fournisseurs	636	434
TOTAL	1 674	1 963

Le taux d'actualisation retenu pour les avantages au personnel postérieurs à l'emploi est de 4 % au 31 décembre 2022. Il était de 1 % au 31 décembre 2021.

17 – Opérations de location/sous-location de trains

17.1 – Opérations de *leasehold*

En millions d'euros	31/12/2022	31/12/2021
Créances <i>lease</i>	207	209
Dettes <i>lease</i>	208	211
NPV restant à étaler	1	2
Variation de la NPV = impact résultat	1	0

L'incidence sur le résultat 2022 de la NPV est de 0,1 million d'euros. Les impacts sont comptabilisés en résultat exceptionnel.

17.2 – Opérations de *lease suédois*

Impacts sur la trésorerie lors de la signature des contrats

Contrats	
<i>Swedish lease</i> tranche 1 réalisée en 2002	1
<i>Swedish lease</i> tranche 1 réalisée en 2004	0
<i>Swedish lease</i> tranche 2 réalisée en 2004	1
PROFITS NETS RATP	2

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 31/12/2022
Philidor Maraîchers	25	25	11
Lagny bureaux	12	15	5

Immobilisations en crédit-bail

Postes du bilan	Coût d'entrée	Dotations aux amortissements		Valeur nette
		De l'exercice ⁽¹⁾	Cumulées ⁽¹⁾	
Terrains	3			3
Constructions	40	1	23	16
Autres immobilisations corporelles	1			1
TOTAL	44	1	23	21

(1) Dotations de l'exercice et dotations cumulées qui auraient été enregistrées pour ces biens s'ils avaient été acquis par la RATP.

Engagements de crédit-bail

Postes du bilan	Redevances payées		Redevances restant à payer			Prix d'achat résiduel
	De l'exercice	Cumulées	Jusqu'à 1 an	De plus de 1 an à 5 ans	Plus de 5 ans	
Terrains					3	
Constructions	2	45	3	13	0	2
Autres immobilisations corporelles	0	1		1		0
TOTAL	3	46	3	14	3	2

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 2022	Capital	Capitaux propres autres que le capital	Quote-part du capital détenue par la RATP en %	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la RATP et non encore remboursés	Cautions et avals consentis par la RATP	Chiffre d'affaires hors taxe à fin décembre 2022	Résultat prévisionnel à fin décembre 2022	Dividendes encaissés par la RATP en 2022
				Brute	Nette					
RATP Participations 54, quai de la Rapée 75012 Paris (Siren 844 839 415)	665	10	100	665	665				133	
RATP Coopération 54, quai de la Rapée 75012 Paris (Siren 419 997 044)	91	24	100	91	91				295	
RATP Cap Île-de-France 54, quai de la Rapée 75012 Paris (Siren 844 695 890)	54	(13)	100	55	55				(10)	

19.2 – Éléments relatifs aux parties liées

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

Les principales opérations avec les entreprises liées et les montants dus à ces entreprises liées ou par elles sont détaillés ci-dessous :

	31/12/2022	31/12/2021
ACTIF		
Immobilisations financières	935	944
Créances clients et comptes rattachés	24	20
Autres créances	10	4
Autres créances financières	21	9
TOTAL	990	977
PASSIF		
Dettes financières		
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	12	11
Autres dettes		
TOTAL	13	11

19.3 – Prises de participations et prises de contrôle significatives

En application des dispositions de l'article L. 233-6 du Code de commerce, au cours de l'exercice écoulé, la RATP n'a pris de participation directe dans aucune société ayant son siège social en France.

En application des dispositions de l'article L. 233-6 du Code de commerce, au cours de l'exercice écoulé, la RATP n'a pris le contrôle d'aucune société ayant son siège social en France.

20 – Groupements d'intérêt économique

	Quote-part participation RATP aux frais de fonctionnement
Eurailtest 1, boulevard Saint-Martin 75003 Paris (Siren 421 526 468)	10,00 %
Comutitres 21, boulevard Haussmann 75009 Paris (Siren 433 136 066)	59,50 %

21 – Comptes dissociés des activités comptablement séparées

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

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

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

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

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

La séparation comptable répond aux principes généraux suivants :

- **stabilité dans le temps** : les principes généraux de la séparation comptable sont appliqués depuis la séparation des activités d'opérateur de transport et de gestionnaire d'infrastructure au 1^{er} janvier 2012, et sont utilisés pour la création de toute nouvelle activité comptablement séparée. Les règles et méthodes qui conditionnent la définition des périmètres et les principes d'allocation restent stables année après année, sauf évolution des circonstances qui justifierait leur réexamen;

- **transparence** : les postes de bilan et de compte de résultat de chaque activité comptablement séparée sont périodiquement justifiés par bien, opération ou transaction, assurant une identification claire des actifs, passifs, produits et charges alloués à chaque activité. Les clés d'affectation sont formalisées et justifiées. Les règles d'imputation sont décrites dans le référentiel de séparation comptable;
- **homogénéité** : les règles décrites dans ce référentiel sont applicables de manière homogène à l'ensemble des activités comptablement séparées;
- **auditabilité** : les états financiers des activités comptablement séparées sont certifiés annuellement, conformément à l'article L. 2142-16 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'établissement recevant du public 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 celle-ci 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 (2022)

	Opérateur de transport	Gestionnaire d'infrastructure	Gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris Express	Sûreté	Siège	Éliminations des opérations entre activités comptablement séparées	Epic RATP
Total bilan	10 626	12 933	22	33	2 664	(343)	25 935
Chiffre d'affaires	6 434	1 121	2	143	4	(436)	7 268
Résultat net	(91)	169	0	1	6		85

22 – Événements postérieurs à la clôture

Néant.

Conception graphique et réalisation

HAVAS PARIS

Crédits photos

@Cyrus Cornut/Groupe RATP (visuel haut couverture, p. 6 et p. 12-13),
@Xavier Chibout/RATP (visuel bas couverture),
@Hamdi Chref/RATP (p. 5)

En pratique

Le rapport annuel est également disponible
sur le site Internet du groupe RATP.

Impression

Imprimé par LÉA de Champagne sur papier 100% recyclé
Clairtech Original Life. Mai 2023.



La version numérique de ce document est conforme aux normes d'accessibilité PDF/UA (ISO 14289-1), WCAG 2.1 niveau AA et RGAA 4.1 à l'exception des critères sur les couleurs. Son ergonomie permet aux personnes handicapées moteurs de naviguer à travers ce PDF à l'aide de commandes clavier. Accessible aux personnes déficientes visuelles, il a été balisé de façon à être retranscrit vocalement par les lecteurs d'écran, dans son intégralité, et ce à partir de n'importe quel support informatique.

Version e-accessible par DocAcess

