

Résultats semestriels 2023 du groupe RATP

Des résultats semestriels très fortement impactés par les tensions inflationnistes

Les faits marquants du 1^{er} semestre 2023

- **Un trafic voyageurs qui poursuit sa remontée en Ile-de-France, avec une croissance de 6% par rapport au 1er semestre 2022**, à 1 518 millions de voyages, tirée par la normalisation de la situation sanitaire, la remontée du tourisme, et l'évolution des prix du carburant. Le trafic reste inférieur de -15 % à son niveau du 1er semestre 2019, du fait de l'installation durable du télétravail, et des difficultés de production sur le mode bus et de l'impact des grèves de mars, mais cet écart continue de se résorber (- 8 % en juin 2023 vs juin 2019).
- **Plus de 50 % du plan de recrutement 2023 réalisé à date par l'EPIC RATP** pour mettre en œuvre la remontée de l'offre contractuelle et préparer l'échéance des Jeux Olympiques de Paris 2024. Plus de 2 250 recrutements en CDI ont été réalisés sur le 1^{er} semestre 2023, grâce à une accélération du plan de recrutement et à une politique salariale visant à préserver le pouvoir d'achat des salariés et l'attractivité des métiers à l'embauche. De plus, **un accord a été trouvé en janvier 2023 sur l'évolution des conditions de travail des conducteurs de bus**. Ces efforts ont permis d'améliorer la production de l'offre de service, notamment sur l'activité Bus (84 % au 1^{er} semestre 2023, contre 75 % entre septembre et décembre 2022).
- **Une progression de 2,4% du chiffre d'affaires consolidé, à 3 160 M€**, principalement tirée par le dynamisme commercial des filiales (+ 7,2 %).
- **Des comptes de l'EPIC RATP très fortement affectés par les effets de l'inflation (5,6 % au 1er semestre) sur les charges d'exploitation** : pour le premier semestre 2023, l'inflation génère une croissance des charges de - 74 M€ pour les salaires, - 103 M€ pour l'énergie et - 26 M€ pour les autres charges externes, soit **-203 M€ au total. A mi-exercice, l'impact de l'inflation sur les charges de l'EPIC excède déjà celui constaté sur les années précédentes (- 200 M€ pour toute l'année 2022 et - 56 M€ en 2021)**.
- **La couverture de ces hausses par les clauses d'indexation contractuelles n'est plus adaptée à l'environnement inflationniste actuel** : le plafonnement à 1,5 % par an – prévu par le contrat signé en 2020 soit avant la forte poussée de l'inflation – de l'indice de référence devant couvrir la progression des coûts salariaux (indice INSEE des salaires du secteur Transports et entreposage) – dont la croissance est projetée à environ 5% sur l'année – pose notamment problème. **L'impact net (après application des clauses d'indexation contractuelles) de l'inflation est ainsi de - 56 M€ sur les salaires, - 55 M€ sur l'énergie et - 16 M€ pour les autres charges externes, pour un total de - 127 M€ sur le seul premier semestre 2023 (contre - 96 M€ pour toute l'année 2022 et - 3 M€ en 2021)**.
- Les résultats du semestre sont enfin impactés par les grèves sur les retraites (-10 M€) et l'impact des émeutes de juin (-6 M€).

- **Au global, les résultats du Groupe RATP sont en dégradation à fin juin :**
 - ☞ **Résultat opérationnel (EBIT) à -5 M€** (-0,2 % du chiffre d'affaires), contre 130 M€¹ en 2022 (4,2 %) ;
 - ☞ **Un résultat net part du Groupe négatif à -129 M€**, contre + 64 M€ en 2022.
- L'entreprise s'emploie à amortir les impacts de cette dégradation de son environnement en intensifiant son effort de maîtrise de ses charges, en veillant à ne pas porter préjudice à la qualité du service rendu aux usagers. Elle a par ailleurs saisi l'autorité organisatrice à l'effet d'adapter les stipulations contractuelles au contexte inflationniste.
- **Le maintien d'un effort d'investissements massif en Ile-de-France (884 M€²) pour préparer l'avenir, avec le soutien d'Île-de-France Mobilités.** Les investissements consolidés du groupe RATP atteignent **963 M€²**. Dans un contexte qui reste difficile du fait des impacts de la situation géopolitique sur les chaînes logistiques, les investissements se maintiennent à un niveau élevé, stable comparé à l'année précédente, traduisant l'ampleur des programmes de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux.
- **Une remontée transitoire de la dette nette à 6 074 M€, en hausse de + 538 M€ par rapport à 2022**, liée principalement à des effets calendaires défavorables sur le BFR d'exploitation et à la remontée saisonnière du BFR d'investissement, qui devraient se résorber au 2^{ème} semestre. Le *gearing* (ratio dette nette / capitaux propres) atteint 1,17x en juin contre 1,02x fin 2022.

Le Conseil d'Administration de la RATP, réuni le 28 juillet 2023 sous la présidence de Jean Castex, Président-directeur général de l'entreprise, a examiné et arrêté les comptes consolidés du Groupe RATP et les comptes sociaux de l'EPIC, au 30 juin 2023.

Jean Castex, Président-directeur Général du groupe RATP, a déclaré : « Les efforts menés au cours des derniers mois pour améliorer le climat social (signature d'un accord sur les conditions de travail des conducteurs de bus, accord salarial signé par tous les syndicats représentatifs) ainsi que l'accélération des recrutements et la forte mobilisation de l'encadrement et des agents ont permis de redresser la production de l'offre de service au 1^{er} semestre 2023 sur le réseau de bus et de retrouver le niveau de l'offre d'avant covid sur la quasi-totalité des lignes de métro.

Les comptes semestriels du groupe RATP témoignent néanmoins du défi économique majeur auquel nous sommes confrontés aujourd'hui, du fait de l'insuffisance des mécanismes contractuels de couverture des effets très significatifs de l'inflation sur nos charges d'exploitation, en particulier en Ile-de-France. La résolution de cette problématique est une priorité, car elle conditionne la bonne exécution du service dans les prochains mois.

L'entreprise se prépare activement à accueillir les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Outre l'effort massif de recrutement en cours, la RATP et ses partenaires sont mobilisés pour livrer le prolongement de la ligne 14 vers Aéroport d'Orly et Saint Denis Pleyel dès juin 2024. Et dès la Coupe du Monde de Rugby 2023, de nombreux salariés bénévoles, agents de terrain, cadres ou directeurs, seront sur le terrain pour se former à la prise en charge des touristes pour ce grand événement.

Exploitation du quotidien, grands projets, gestion des grands événements, le groupe RATP, grande entreprise de service public, est plus que jamais mobilisé au service des usagers et du pays. »

¹ Afin de rendre les résultats comparables d'une année sur l'autre, les variations sont calculées par rapport aux comptes de 2022 retraités (« proforma »), du fait du reclassement de certaines activités à l'étranger (bus londoniens hors sightseeing, tramways algériens) selon la norme IFRS5.

² Dont 149 M€ d'investissements réalisés en tant que maître d'ouvrage délégué pour le compte de la Société du Grand Paris pour le prolongement de la ligne 14 vers Orly.

Evolution des principaux indicateurs de performance du groupe RATP

Evolution des principaux indicateurs de performance

En M€	30 juin 2021	30 juin 2022	30 juin 2022 proforma*	30 juin 2023	Évolution 2023/2022 Proforma
Chiffre d'affaires consolidé	2 887	3 278	3 085	3 160	2,4%
EBIT	171	130	130	-5	-104%
Résultat net part du Groupe	105	64	64	-129	-304%
Capacité d'autofinancement	504	597	581	347	-40%
Dette nette	5 694**	5 536**	5 536**	6 074	10%

* le retraitement des comptes au 30/06/2022 résulte de l'application rétrospective de la norme IFRS 5 pour permettre leur comparabilité aux comptes 2023

** dette nette au 31 décembre

Des résultats fortement affectés par les tensions inflationnistes

Une progression de 6% du trafic en Ile-de-France

Le premier semestre 2023 marque la poursuite du redressement du trafic voyageurs en Île-de-France (+82 millions de voyages, soit une hausse de +6 % par rapport à 2022). La reprise est tirée par la normalisation de la situation sanitaire (effet report de la vague Omicron de janvier-février 2022), le tourisme et l'impact de la hausse des prix du carburant. Elle est plus marquée sur les réseaux ferrés (+9% sur le métro, +10% sur le RER, + 9% sur le tramway) que sur le réseau bus (-3%), affecté par des difficultés de production (84% de couverture de service au 1^{er} semestre). Les grèves du mois de mars ont néanmoins ralenti la remontée observée début d'année.

Le trafic voyageurs reste au global inférieur en moyenne de -15 % à son niveau d'avant crise mais la dynamique reste favorable. L'écart se réduit ainsi à -8% sur le mois de juin 2023 comparé à juin 2019.

Une hausse de 2,4 % du chiffre d'affaires consolidé

Le chiffre d'affaires consolidé du 1^{er} semestre 2023 du Groupe s'élève à 3,2 Md€, en progression de +75 M€ proforma (soit +2,4 %) par rapport à 2022.

Cette hausse est tirée par la dynamique des filiales, dont le chiffre d'affaires contributif progresse de +55 M€, (soit + 7,2 %, +10 % hors effet de conversion des devises), tiré par le développement de RATP Dev en France, aux Etats-Unis et en Australie et l'indexation des rémunérations contractuelles sur l'inflation.

Le chiffre d'affaires de l'EPIC progresse de +20 M€ (0,8%) : l'indexation des rémunérations contractuelles (+76M€) est pour partie compensée par les impacts négatifs des grèves (-10 M€), des réfections kilométriques (-26 M€), les difficultés de production ne se résorbant que progressivement, ainsi que par des facteurs techniques.

La contribution des filiales au chiffre d'affaires du Groupe représente **823 M€** en juin 2023, soit **26 %** du chiffre d'affaires consolidé.

Un impact fortement négatif du contexte inflationniste sur la performance opérationnelle de l'EPIC, lié à l'inadéquation des clauses d'indexation contractuelles

Le résultat opérationnel (EBIT) consolidé s'établit à **-5 M€**, contre 130 M€ proforma en juin 2022 (-135 M€) pénalisé par l'insuffisance de couverture de l'inflation des salaires (en particulier en raison du plafonnement à

+ 1,5 % par an de l'indice contractuel devant couvrir les conséquences de l'inflation sur les coûts salariaux de l'EPIC RATP), de l'énergie et des autres charges externes (-127 M€), mais aussi par les effets des grèves et des difficultés de couverture de service persistantes sur le bus. Ces évolutions viennent absorber les effets positifs de l'amélioration de la performance des filiales (+4 M€).

Le résultat net part du groupe s'établit à -129 M€, contre +64 M€ en 2022. Il enregistre, outre la dégradation de l'EBIT, l'impact de la situation des activités de bus à Londres et de la cession de l'activité algérienne, ainsi que l'effet de la hausse des taux d'intérêt sur le résultat financier.

La capacité d'autofinancement s'établit à 347 M€, contre 580 M€ en juin 2022.

La dette nette augmente de +538 M€ (+10 %) pour s'établir à 6 074 M€ à fin juin 2023. Cette hausse transitoire de la dette, qui devrait se résorber dans les mois qui viennent s'explique par des effets calendaires sur le BFR d'exploitation (retard de remboursement de TVA, impact du transfert d'activités à IDFM du GIE Comutitres, décalage d'appels de subventions auprès de la SGP) et par la saisonnalité du BFR d'investissement. La capacité d'autofinancement (347 M€) permet en effet d'autofinancer la quasi-totalité des investissements nets de subventions (373 M€).

Maintien d'un effort d'investissements massif en Ile-de-France, malgré les impacts du contexte géopolitique sur les chaînes d'approvisionnement

La RATP est pleinement mobilisée pour mettre en œuvre le programme d'investissement ambitieux du contrat 2021-2024 conclu avec Ile-de-France Mobilités (8,5 milliards d'euros sur 4 ans). **Les investissements réalisés par l'EPIC en Ile-de-France s'élèvent à 884 millions d'euros au 1^{er} semestre 2023** (dont 149 millions d'euros en tant que maître d'ouvrage délégué pour le compte de la Société du Grand Paris au titre du prolongement de la ligne 14 au Sud), soit un niveau stable par rapport au 1^{er} semestre 2022. La réalisation des grands programmes d'investissements reste affectée par l'impact du contexte géopolitique sur les chaînes logistiques, en particulier pour la production de matériels roulants.

- **501 millions d'euros pour moderniser le réseau et entretenir les infrastructures** : transition énergétique du réseau bus (conversion des centres bus à l'électrique et au biogaz et achat de bus électriques), renouvellement du matériel roulant métro (projet MF19), RER (MI20) et tramway (TW20 pour le T1), rénovation des rames MI2N et MI84 pour les RER A et B, automatisation de la ligne 4, modernisation de la ligne 6 avec l'arrivée des rames MP89 rénovées, adaptation des infrastructures et des ateliers de maintenance pour accueillir les nouveaux matériels roulants, et investissements patrimoniaux pour garantir la pérennité et la performance des infrastructures (finalisation du RVB³ du RER A, renouvellement du Pont de Chartres, etc...) ;
- **325 millions d'euros pour prolonger les lignes de métro et de tramway** : prolongement des lignes 14 Nord & Sud, 11, 12, et 4, correspondances avec la future ligne 15 du Grand Paris Express, prolongement du T1 vers Val de Fontenay et du T3B vers Porte Dauphine ;
- **58 millions d'euros pour améliorer le confort des voyageurs, à travers la modernisation des gares et stations, l'amélioration de l'information voyageur et de l'accessibilité** : rénovation des gares d'Auber, Croix de Berny, Nanterre Préfecture et Charles de Gaulle-Etoile et de stations de métro, amélioration de la sécurité et de l'accessibilité, modernisation des SI d'information voyageurs et déploiement des nouveaux écrans d'affichage du RER A, modernisation des systèmes de billetterie (adaptation aux nouveaux supports dématérialisés).

Au global, les investissements consolidés du Groupe RATP s'établissent à 963 millions d'euros (dont 149 millions d'euros sur la ligne 14 sud pour le compte de la SGP), à un niveau stable comparé à 2022.

³ Renouvellement des voies et du ballast.

Une forte dynamique de développement en France et à l'international

Le groupe RATP a poursuivi son développement au 1er semestre 2023, en France et à l'international, avec une croissance de +15 %⁴ de l'activité des filiales, dont près de ¾ sur les activités de transport.

En Ile-de-France, RATP Dev a remporté le contrat d'exploitation de métro automatique de la ligne 15 du réseau Grand Paris Express (en consortium avec Alstom et ComfortDelGro), ainsi que celui de la future station de l'aéroport d'Orly de la ligne 14.

RATP Dev a démarré l'exploitation des réseaux de Toulon et Laval en France, ainsi que ceux de Raleigh et Durham aux Etats-Unis (Caroline du Nord), démarré le conseil expert pour la conception des futures lignes de métro automatique de Sepulveda (Etats-Unis) et Belgrade (Serbie), et lancé les travaux préparatoires à la mise en œuvre du contrat d'exploitation et de maintenance de la ligne de métro automatique Sydney Metro-Western Sydney Airport. RATP Cap Ile-de-France a mis en service en juin le tramway T10 reliant Antony à Clamart.

L'activité commerciale reste très soutenue, à la fois pour RATP Dev et RATP Cap Ile-de-France, avec de nombreux appels d'offres en cours :

- en Ile-de-France pour les contrats d'exploitation des bus (Optile et Paris petite couronne), du métro de la ligne 18 du Grand Paris Express, des tram-trains T4/T11 et T12/T13, mais aussi en France pour l'exploitation de réseaux urbains notamment à Lyon,
- et à l'étranger pour l'exploitation de réseaux de métro en Australie (Sydney et Melbourne), à Singapour avec notre partenaire SBST, au Canada...

En Algérie, en accord avec l'autorité concédante, RATP Dev a procédé fin mars 2023 à la cession à l'Etat algérien de ses parts dans la société SETRAM en charge de l'exploitation des tramways.

Et au Royaume-Uni, la réflexion sur le positionnement stratégique du Groupe sur le marché londonien se poursuit, dans un contexte de marché qui reste tendu du fait des déséquilibres macro-économiques.

⁴ Croissance globale de l'activité des filiales avant retraitement du chiffre d'affaires intragroupe, et hors effet de conversion des devises.