

Le 26 juin 2019

**Questionnaire à Mme Catherine Guillouard,
dont la nomination est proposée par le Président de la République
à la fonction de présidente-directrice générale
de la Régie autonome des transports parisiens (RATP)**

1. Quels aspects de votre bilan comptez-vous consolider ? Quelles actions et programmes avez-vous pu engager mais pas achever ?

Le groupe RATP a une ambition stratégique forte et élargie: « être un leader mondial de la mobilité urbaine, durable et connectée et s'imposer comme le partenaire privilégié des villes intelligentes ».

Cette ambition se décline en quatre priorités stratégiques qui concernent l'ensemble du Groupe :

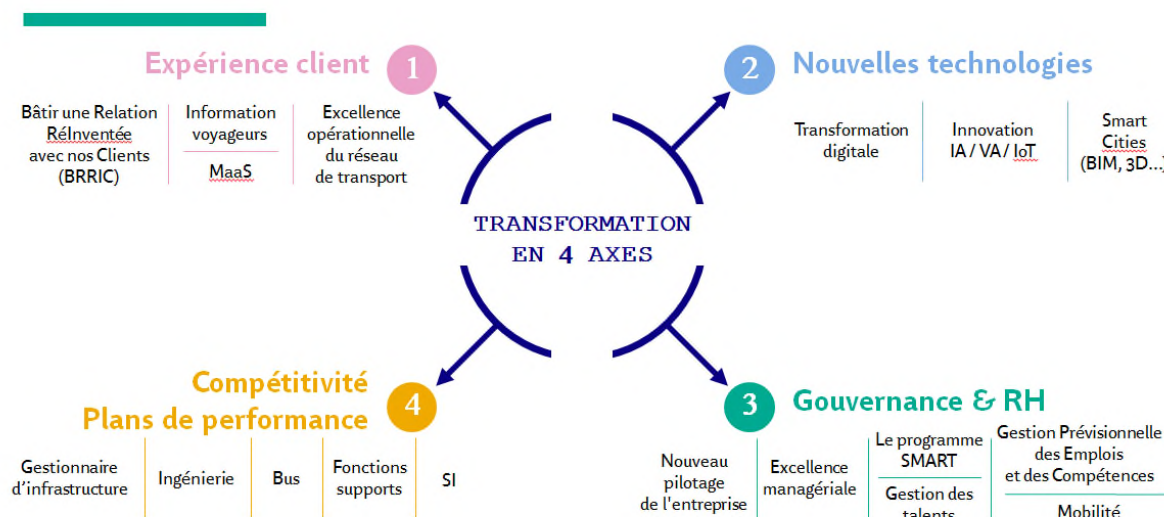
- Atteindre l'excellence opérationnelle à tous les niveaux ;
- Réussir l'ouverture à la concurrence et notre développement en France ;
- S'imposer comme le partenaire privilégié des villes intelligentes et durables ;
- Accroître notre développement à l'international.

Ces grands axes nous imposent de recourir à quatre leviers comme autant de moyens d'actions et de facteurs de succès :

- L'innovation et le digital ;
- La politique RH et le dialogue social ;
- La performance financière de l'entreprise ;
- La gouvernance.

Plusieurs programmes de transformation prioritaires ont été identifiés dans le cadre de chacune de ces priorités.

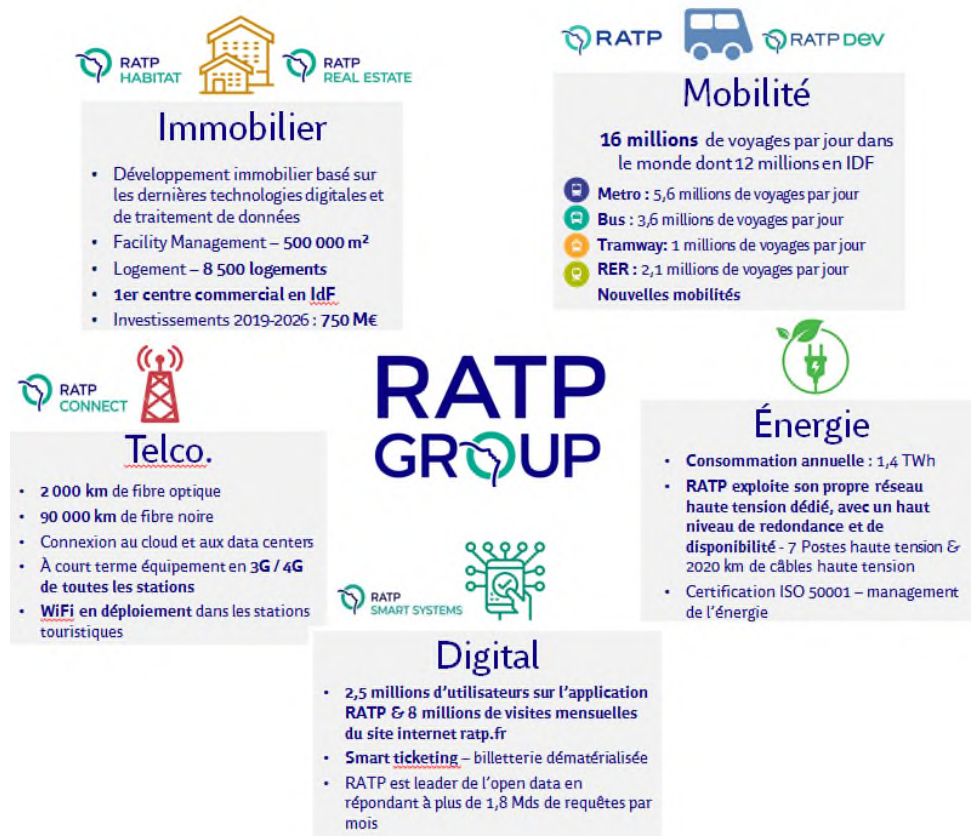
4 programmes majeurs de transformation



Ces programmes sont pilotés de manière collégiale et resserrée au niveau de l'équipe dirigeante. Les chantiers ont tous été engagés, avec l'observation de premiers résultats, et se poursuivent pour donner pleinement effet à moyen terme.

Par exemple, d'importants programmes centrés sur l'expérience client ont été engagés, avec des plans d'actions précis mis en place sur l'information voyageurs, la propreté et les services. Cette orientation constituera un marqueur fort des années à venir et elle a déjà commencé à porter ses fruits. En effet, les résultats de l'enquête de perception clients observés au 1^{er} trimestre 2019 sont, avec 82,2% de satisfaction, en hausse par rapport aux trois dernières années.

Par ailleurs, le Groupe poursuit le renforcement de son positionnement en tant qu'acteur de la ville intelligente, durable et connectée, conformément au second volet de l'ambition stratégique. Il peut s'appuyer sur plusieurs activités clés :



Enfin, un important programme de conduite du changement a été structuré pour conduire cette transformation. Un dispositif RH dédié à la professionnalisation des managers est en cours de déploiement, afin qu'ils puissent être en soutien de leurs équipes et les accompagner, pour leur permettre de pleinement contribuer à l'avenir de l'entreprise. Des efforts particuliers sont mis en œuvre dans les domaines du digital, des nouvelles technologies, de l'expérience client, et de la préparation à l'ouverture à la concurrence.

2. Quelle est la place, dans votre stratégie, de l'amélioration de l'accessibilité du réseau aux personnes handicapées, en prenant en compte toutes les formes de handicap ? Quels sont actuellement les transports de substitution proposés et comment sont-ils organisés ?

Depuis plus de vingt-cinq ans, le groupe RATP s'engage pour l'accessibilité des personnes en situation de handicap à ses réseaux en mettant en place de nombreux équipements adaptés et en formant son personnel pour améliorer l'accueil et l'accompagnement de ces voyageurs.

Les dispositions mises en œuvre permettent aujourd'hui aux personnes à mobilité réduite (PMR), et notamment aux utilisateurs de fauteuil roulant, d'emprunter l'ensemble du réseau bus parisien (63 lignes), mais également plus de 70% du réseau bus de banlieue (soit plus de 200 lignes), 64 gares RER sur les 65 que compte le réseau RATP, l'ensemble des lignes de tramway, ainsi que la ligne 14 du métro.

S'agissant du réseau ferré, dont une grande partie repose sur des infrastructures de plus de 70 ans, 20% (9 stations de métro et 64 gares de RER) de la partie exploitée par la RATP est accessible aux personnes en fauteuil roulant. La RATP travaille avec volontarisme à améliorer les choses sur plusieurs aspects. Toutes les nouvelles stations qui voient le jour sur le réseau, suite aux prolongements de lignes, sont entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite. C'est le cas par exemple de la station Front Populaire sur la ligne 12 ou encore de Mairie de Montrouge sur la ligne 4. Par ailleurs, s'agissant des futurs prolongements de nos lignes métro, les nouvelles stations seront systématiquement équipées pour les personnes à mobilité réduite. Pour le réseau historique, un programme de mécanisation est en cours qui permettra d'ajouter 200 escaliers mécaniques aux 800 existants.

A échéance 2024 et pour l'accueil des Jeux Olympiques, le réseau ferré exploité par la RATP aura évolué avec :

- un prolongement de la ligne 14, soit la création 11 stations supplémentaires accessibles (5 au Nord de Paris et 7 au Sud)
- un prolongement de la ligne 4, soit la création de 2 stations supplémentaires accessibles
- un prolongement de la ligne 11, soit la création de 6 nouvelles stations supplémentaires accessibles
- un prolongement de la ligne 12, soit la création de 2 nouvelles stations supplémentaires accessibles.

A terme, 102 stations et gares (37 stations de métro et 65 gares RER sur 380 stations et gares du réseau ferré) exploitées par la RATP, soit 27% (sans inclure les lignes SNCF et celles du Grand Paris Express), seront accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Au niveau régional près de 60% des gares et stations des réseaux ferrés (métro, RER, tramway, Transilien) seront accessibles à l'horizon 2024.

Dans le cadre du schéma directeur de l'accessibilité, défini par son autorité organisatrice (IDFM), la RATP poursuit par ailleurs son programme de mise en accessibilité et d'amélioration des déplacements pour tous les autres types de handicap sur l'ensemble de son réseau : déploiement de bandes d'éveil et vigilance, de « nez de marche », rallongement des

mains courantes, installation de balises sonores, d'hyper signes et de boucles magnétiques et actions de sensibilisation de nos agents en situation d'accueil. La RATP s'est ainsi vue décerner les Label S3A et Cap Handeo pour la prise en charge des personnes en situation de handicap mental ou psychique.

3. Quel est l'état d'avancement du plan « Bus 2025 » pour remplacer le matériel roulant du réseau de bus par des autobus moins polluants ? D'autres programmes ont-ils été ou vont-ils être lancés pour « verdir » les matériels utilisés par la RATP sur son réseau ?

La RATP s'est engagée dans une évolution technologique et écologique majeure avec l'objectif de convertir l'ensemble de ses centres bus à l'électrique ou au biogaz à l'horizon 2025 : c'est le plan Bus2025 qui fera de la Région Ile-de-France et de Paris une référence en matière de ville durable. Cette transformation de l'outil industriel s'accompagne de l'achat massif de bus électriques et biogaz. Le plus grand appel d'offre européen vient d'être attribué en ce sens par la RATP qui porte sur l'achat de plusieurs centaines de véhicules électriques.

Le plan Bus 2025 suppose une montée en puissance très rapide vers un niveau d'acquisition inédit dans l'histoire de la RATP de près 600 bus électriques et GNV par an entre 2021 et 2025.

Au sens du décret de janvier 2016, près de 25 % de la flotte de bus de la RATP est propre en juin 2019 :

- Le déploiement de bus bioGNV continue et s'intensifie avec 88 bus mis en service à Créteil entre mars et septembre 2019
- En ce qui concerne les bus électriques, la RATP a passé une commande historique de 800 bus électriques en avril dernier auprès d'Heuliez, Alstom et Bolloré. Cette commande de 400 M€ a été répartie équitablement entre les trois industriels (133 M€ chacun) ; la première tranche de la commande porte sur 150 véhicules, qui entreront en service entre fin 2020 et 2022. Préalablement à cette commande, 5 bus électriques avaient déjà été réceptionnés et mis en service à partir de septembre 2018 au centre bus de Lagny. 74 autres bus électriques seront livrés à partir de septembre et décembre 2019 aux centres bus de Lagny et Corentin.

Ce programme suppose une refonte majeure de l'outil industriel et des 25 centres bus actuels. Les travaux visent notamment à revoir les raccordements électriques et gaz, et s'assurer que toutes les normes sont respectées en se préoccupant en particulier de la sécurité incendie.

Parmi les 25 centres bus RATP, 17 sites sont déjà en cours de transformation (phase études ou travaux) pour accueillir des bus électriques ou biogaz. En septembre 2019, le centre bus de Lagny sera le premier à être intégralement converti à l'électrique dans le cadre d'un vaste projet immobilier pour une ville plus durable.

En ce qui concerne le reste des matériels, l'ensemble du matériel roulant ferré voyageurs de la RATP est électrique. Pour autant la RATP continue ses efforts, avec le soutien d'Ile-de-France Mobilités, pour aller encore plus loin :

- S'agissant de la modernisation des matériels, la RATP dispose d'une expertise dans la spécification et l'achat de matériels roulants. Elle intègre des critères de performance énergétique dans les achats de matériels roulants. Le dernier métro mis en service a permis de réaliser des économies d'énergie de 30 % (les lignes 2, 5 et 9).

Seuls les Véhicules de Maintenance des Infrastructures (VMI), au nombre d'une vingtaine, sont encore des modèles thermiques mais un programme de remplacement progressif de ces véhicules a été mis en place.

4. En ce qui concerne la qualité de l'air :

- Quelles sont les mesures prises en cas de pics de pollution, et quelles mesures devraient être prises à l'avenir ?
- Quel est l'état d'avancement des actions en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air dans les stations de métro et de RER ?

En cas de pic de pollution, Île-de-France Mobilités, a décidé de mettre en place les mesures suivantes :

- Mise en place d'un forfait anti-pollution de 3,80€ valable une journée qui permet de voyager de manière illimitée dans toute l'Île-de-France, sur tous les modes de transport (métro, train-RER, bus et tram), à l'exception de certaines dessertes directes d'aéroports (Orlyval, navettes Le Bus Direct Paris Aéroport, navettes VEA Disney) et des bus touristiques. Il donne accès à l'aéroport de Roissy via le train-RER B, Roissybus ou Filéo, et accès à l'aéroport d'Orly via Orlybus et Go C Paris (Orlyrail).
- Gratuité du co-voiturage sur les petites distances, avec notamment Klaxit (participation financière de la RATP par le biais de sa filiale RATP Capital Innovation).

La qualité de l'air dans ses espaces souterrains fait partie des préoccupations majeures de la RATP. Elle agit à trois niveaux dans le cadre d'un plan d'action volontariste : la surveillance et la transparence avec une consultation des mesures de qualité de l'air accessible à tous et en temps réel sur RATP.fr, la réduction des émissions et celle des expositions aux particules.

Concernant la surveillance et la transparence

- Des mesures sont effectuées en continu sur les quais de trois stations : Châtelet ligne 4, Franklin D. Roosevelt - ligne 1 et Auber RER A. Les mesures portent sur les paramètres gazeux (dioxyde de carbone et oxydes d'azote), particuliers et les paramètres climatiques usuels (température, humidité relative). Des mesures ponctuelles sont également réalisées en différents points du réseau (quai, couloir de correspondance, salle d'échange, rame).
- S'agissant des résultats, ces mesures traduisent la présence d'un air chaud et sec, avec un bon renouvellement d'air des espaces et une pollution gazeuse (monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, oxydes d'azote, hydrocarbures aromatiques monocycliques et polycycliques) réduite. Certains polluants gazeux sont même absents comme l'ozone.
- S'agissant des particules, les taux de particules peuvent être supérieurs à ceux de l'environnement extérieur avec pour origine des dispositifs de freinage du matériel roulant, des travaux d'entretien et de génie civil, et l'air extérieur entrant.

La RATP a engagé un important plan d'actions pour réduire les émissions :

- Le freinage électrique est déployé de manière systématique sur les nouveaux matériels roulants : 100% des RER et 70% des métros sont équipés de freinage à récupération électrique.
- La RATP et son autorité organisatrice ont lancé un programme d'éradication du diesel pour les véhicules de maintenance des infrastructures, avec l'acquisition de 12

tracteurs électriques bi-mode (électrique/caténaire) et la remotorisation de 6 locotracteurs, pour un montant de 45 M€, avec de premières livraisons fin 2019.

La RATP vise également la réduction des expositions : dans le cadre d'un programme d'investissement de 45 M€ sur la période 2016-2020, la RATP renforce la ventilation de ses espaces, avec le renforcement et le renouvellement des ventilateurs des tunnels. Ce plan s'inscrit dans la continuité d'un investissement de 95 M€ sur la période 2004-2015.

Par ailleurs le 7 juin dernier, la RATP a mis en expérimentation sur le réseau une solution de traitement de l'air proposée par Suez dans le cadre d'un appel à projets de la région Ile-de-France.

5. Lors de votre audition par notre commission le 3 avril dernier, vous avez rappelé que le projet « CDG Express » comporte une enveloppe de 200 millions d'euros permettant d'améliorer l'exploitation du RER B. Avez-vous obtenu l'assurance du maintien, voire de l'augmentation, de cette enveloppe dédiée malgré le report de l'échéance du projet ?

La RATP n'est pas partie prenante à la gouvernance du projet de construction du CDG Express. L'Etat, en tant que concédant, a signé le 11 février 2019 un contrat de concession avec le gestionnaire d'infrastructure du CDG Express, dont les actionnaires sont le groupe ADP, SNCF Réseau, et la Caisses des Dépôts et Consignation, permettant le lancement de la phase de construction du projet.

L'infrastructure du RER B dans sa partie Nord (au-delà de gare du Nord), concernée par le CDG-Express, appartient à SNCF Réseau, qui l'opère.

Le 29 mai dernier, la Ministre chargée des Transports a annoncé le report de la mise en service du CDG Express à la fin de l'année 2025, sur la base des conclusions d'une mission de coordination menée par le Préfet de région Ile-de-France. Elle a confirmé dans ses propos que 500 M€ de travaux du CDG Express bénéficieront directement à l'amélioration du RER B, parmi laquelle l'enveloppe mentionnée, qui vient financer la construction de position de garages et l'installation d'équipements de signalisation supplémentaires.

Par ailleurs, le groupement RATP Dev – Keolis a été désigné attributaire pressenti du contrat d'exploitation du CDG-Express le 20 novembre 2018, et a pris acte de la décision du Gouvernement de reporter l'échéance du projet.

6. Comment comptez-vous préparer l'ouverture à la concurrence au 1^{er} janvier 2025 des services de transport public par autobus relevant actuellement de la RATP ? En particulier, comment envisagez-vous l'extension de la possibilité de créer des filiales prévue par le projet de loi d'orientation des mobilités actuellement en discussion devant le Parlement ?

L'ouverture à la concurrence est un changement de modèle majeur pour la conduite des principales activités de la RATP et qui réinterroge plusieurs dimensions de l'entreprise :

- Organisation et modes de fonctionnement
- Cadre juridique et social
- Autonomisation du gestionnaire d'infrastructure
- Amélioration de la compétitivité
- Qualité de service et développement d'éléments différenciant
- Culture d'entreprise.

Pour réussir à relever ces défis, le plan d'entreprise global est en cours de déploiement opérationnel (cf. réponse à la question 1) comporte plusieurs chantiers d'évolutions majeures destinées à transformer le groupe RATP en tenant compte de quatre dimensions principales :

- L'expérience client qui doit être en permanence au cœur des préoccupations de l'entreprise
- La compétitivité, la performance dans un environnement de plus en plus concurrentiel
- Les nouvelles technologies
- La gouvernance de l'entreprise et sa gestion des ressources humaines.

Ces évolutions s'appuient sur une mobilisation collective de l'entreprise avec un accompagnement à la transformation.

Le projet de loi d'orientation des mobilités joue un rôle essentiel pour préparer l'ouverture à la concurrence des services de transport public par autobus puisqu'il va définir les conditions, notamment sociales, de cette échéance et assurer ainsi l'adhésion des personnels. Il va également permettre de garantir la sécurité d'exploitation, la continuité de service et le maintien d'un haut niveau de qualité de service. Il doit enfin assurer la cohérence économique de l'attribution des marchés.

Il sera essentiel pour la RATP que l'ensemble des décrets d'application, qui viendront préciser les dispositifs prévus par la loi (notamment pour fixer le niveau du cadre social territorialisé, définir les modalités de transfert de personnel, etc.) soient préparés et promulgués dans les meilleurs délais, afin que l'entreprise puisse se préparer à l'ouverture à la concurrence dans un cadre le plus sûr possible.

S'agissant plus particulièrement de l'extension de la possibilité de création des filiales, il convient de réaffirmer le fait qu'il ne s'agit en aucun cas de privatiser la RATP. La RATP est constituée sous la forme d'un établissement public industriel et commercial (EPIC). Or, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence en Ile-de-France, l'autorité organisatrice du transport public urbain est libre de demander aux participants à l'appel d'offres de candidater sous la forme juridique d'une société dédiée au projet. Cela nécessite de confirmer pour la RATP, en

raison de son statut, la possibilité de candidater sous la forme d'une filiale de l'EPIC. Afin de rétablir la concurrence entre les différents opérateurs, il convient donc de garantir la sécurité juridique de la candidature de la RATP en lui permettant de créer des filiales pour être en mesure d'exploiter, en cas d'attribution d'appel d'offres, les futures lignes mises en concurrence sur son périmètre historique.

7. Pour garantir la continuité du service public, le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit un transfert automatique des salariés de la RATP au nouvel exploitant qui la remplacerait sur certaines lignes après l'ouverture à la concurrence, et accompagne ce transfert de garanties. Comment comptez-vous gérer un éventuel transfert de personnels ?

De manière liminaire, la RATP considère que les dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités (PJLOM) relatives au transfert du personnel dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des activités bus de la RATP en 2025 permettent de mettre en place un cadre juridique clair et équilibré en ce qu'il permet de garantir la continuité du service public du transport de voyageurs par autobus dans le cœur de l'Île-de-France et favorise la continuité de l'emploi des salariés de la RATP, avec des garanties sociales importantes. Ces apports du PJLOM sont essentiels pour réussir la mise en concurrence des activités bus.

Pour préparer un éventuel transfert de personnel en 2025, la RATP mènera plusieurs actions, tant en externe qu'en interne.

Le PJLOM prévoit que des décrets d'application préciseront les modalités de transfert du personnel. La RATP participera autant que de besoin aux travaux d'élaboration de ces textes d'application qui seront menés par le ministère des transports, en lien avec l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP). En outre, la RATP a la responsabilité de préparer le plus en amont possible les modalités concrètes du transfert des personnels avec Île-de-France Mobilités (IDFM), s'agissant notamment des informations qui devront être fournies à cette dernière pour l'organisation des appels d'offres.

La RATP continuera de réaliser des actions d'information et d'échanges auprès de ses salariés et de leurs représentants. Depuis 2017, la RATP a organisé de nombreuses réunions de travail et réalisé une communication régulière en interne sur l'ouverture à la concurrence des activités bus, avec des actions spécifiques et soutenues auprès des salariés concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance des services réguliers de transport par autobus. Ce type de démarches sera maintenu dans les années à venir, pour informer sur le contenu des décrets d'application ainsi que sur la mise en œuvre concrète de ces dispositions lorsque les procédures d'appels d'offres seront lancées par IDFM.

8. Pouvez-vous faire un premier bilan de l'expérimentation de l'utilisation de caméras-piétons par les agents du Groupe de protection et de sécurité des réseaux prévue par la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 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 Savary » ?

Dans le cadre de la loi Savary relative à la sécurité dans les transports votée en 2016, la RATP a lancé l'expérimentation de caméras-piétons pour ses agents de sûreté (GPSR). Cette expérimentation, qui est actuellement en cours et se poursuivra jusqu'à la fin de l'année 2019, concerne 15 caméras-piétons sur l'ensemble du réseau RATP et a pour objectif de sécuriser les interventions des équipes de sûreté RATP.

Ce nouveau dispositif a une vocation à la fois préventive, pour tenter de dissuader les auteurs d'outrages et/ou de violences à l'encontre des agents RATP, et répressive, les images permettant de recueillir des preuves indiscutables sur le déroulement de l'intervention.

Les tests concernent les équipes de sûreté déployées à la fois sur le réseau ferré et sur le réseau de surface, afin d'avoir des retours différents et complémentaires selon l'environnement. Les agents du GPSR concernés ont reçu une formation adaptée sur l'utilisation des caméras et des périphériques ou accessoires. Un questionnaire exhaustif permettra de recueillir les retours des agents afin de tirer les enseignements nécessaires de cette expérimentation. Ces évaluations quantitatives et qualitatives permettront d'établir un bilan qui sera présenté aux pouvoirs publics afin de déterminer l'éventuelle pérennité ou l'extension du dispositif.

Les premiers retours des agents sont positifs : pour eux, ce dispositif est de nature à apaiser les tensions. Depuis le début de l'expérimentation, le nombre de missions avec caméras n'a fait qu'augmenter démontrant ainsi tout l'intérêt que portent les agents à ce nouveau matériel.

L'exploitation possible des images en temps différé dans le cadre d'une éventuelle enquête judiciaire sécurise les agents dont les déclarations sont souvent contestées.

Dans un contexte où les statistiques suivies par la RATP enregistrent une progression de 18% des violences commises à l'encontre de ses agents au contact du public (depuis janvier 2019), tout outil de nature à renforcer la protection des agents GPSR et de permettre de disposer d'éléments de preuve irréfutables sur le déroulement de leurs interventions mérite une attention toute particulière.

9. Quel impact l'inscription dans la loi du droit des passagers à demander l'arrêt de bus à la demande en période nocturne va-t-il avoir sur la gestion des lignes de bus ? Peut-on faire un bilan des expérimentations qui avaient déjà été lancées ?

La possibilité d'effectuer des arrêts de bus (dans le sens de la descente) à la demande dans des périodes nocturnes existe depuis plusieurs années à Nantes et a été expérimenté en Grande couronne en Ile-de-France sur 11 lignes de bus (pas encore par la RATP). Le retour d'expérience communiqué par les réseaux l'ayant expérimenté et IDFM n'a pas montré de difficultés opérationnelles importantes, ni d'impact notable concernant les temps de parcours, peut-être aussi dus au fait que cette possibilité ne fut guère utilisée. Une généralisation pourrait avoir des impacts plus significatifs et nécessiterait d'adapter, si nécessaire, les temps de parcours des lignes de bus.

IDFM a demandé à la RATP la réalisation d'une expérimentation de descente à la demande sur des lignes Noctiliens. Celle-ci débutera à l'automne sur les lignes N34, N63, N71. Nous ferons un retour d'expérience à trois mois sur le nombre de demandes, l'impact régularité/vitesse commerciale, la perception voyageurs.

10. Comment envisagez-vous l'ouverture des données de transport par l'intermédiaire d'un point d'accès national aux données, prévue par le projet de loi d'orientation des mobilités ? Selon vous, comment la RATP pourrait-elle se saisir des dispositions permettant la mise en place de services de billettique multimodale ?

- Sur les données :

Le Point d'Accès National a vocation à fournir des données d'information aux voyageurs en vue de l'émergence de nouveaux services.

La RATP a souvent été précurseur dans le domaine de l'Open Data avec notamment l'ouverture de l'Open Data statique en 2012 suivie de l'organisation de nombreux hackatons qui ont abouti à plusieurs réalisations concrètes : services Sharette (covoiturage couplé aux transports en commun) et Accessible.net (répertoire de sites accessibles).

La RATP vise une stricte conformité aux nouvelles dispositions en passe d'être instaurées par la loi d'orientation des mobilités au sujet de l'Open Data et du Point d'Accès National, et les travaux sont d'ores et déjà en cours pour être au rendez-vous des premières échéances.

De plus, au moment où l'ensemble du secteur se tourne vers la Mobilité en tant que Service, nous voyons dans l'instauration du PAN et dans les mesures de la LOM qui l'accompagnent une opportunité de contribuer à l'établissement de nouveaux services de ce type au bénéfice des voyageurs.

Le PAN, tel qu'il est porté aujourd'hui par les services de la DINSIC et ETALAB constitue également un important investissement qui permettra à l'ensemble des opérateurs de services de mobilité de mettre à disposition leurs données en limitant la charge exercée sur leur propre système d'information, et donc les coûts de cette mise à disposition. Cela est particulièrement intéressant pour ce qui concerne les données dynamiques.

- A propos des Services de billettique multimodale :

Le Groupe RATP exploite au quotidien 8 modes de transport (métro, tram, bus urbains et interurbains, trains régionaux, sightseeing, navette maritime, transport à la demande et câble) et est par ailleurs présent sur la chaîne des nouvelles mobilités, en partenariat, sur 4 autres modes (navette autonome, scooter électrique, covoiturage et autopartage).

Il gère en Ile-de-France, pour le compte d'IDFM, l'encaissement de 70% des recettes des ventes de tickets, soit 1,798 milliard d'euros, et exploite la complétude du système billettique (physique avec les valideurs ainsi que le SI associé). Il accompagne également les AOM dans d'autres agglomérations en France (ainsi qu'à l'international) dans la mise à disposition des voyageurs des systèmes de billettique, avec ses filiales RATP Dev et RATP Smart Systems.

Le groupe RATP est donc légitime pour continuer à accompagner ses clients AOM dans l'enrichissement des solutions existantes et la construction de nouvelles solutions de billettique multimodale dans le cadre des dispositions de la LOM.

Actuellement le groupe travaille à l'objectif de créer une offre MaaS qui permette aux voyageurs de s'informer, réserver, payer et valider des trajets intermodaux depuis une même application, tout en bénéficiant d'une expérience personnalisée. Une première application MaaS a déjà été lancée avec l'agglomération d'Annemasse qui regroupe l'information théorique et/ou en temps réel des transports publics de toute l'agglomération d'Annemasse (réseau TAC, autopartage et SNCF) et de Genève (réseau transports publics genevois TPG, réseau CFF) pour offrir un service multimodal. Une version 2 de l'application est prévue d'ici la fin de l'année 2019, avec l'ajout de nouveaux modes de transport, gérés par différents opérateurs, et l'intégration de solutions de paiement mobile en vue d'atteindre une solution MaaS avancée. Le groupe travaille également sur le sujet avec IDFM, Brest, Angers et Casablanca.

Le MaaS ne pouvant exister exclusivement dans le monde numérique, le groupe travaille également sur le concept de MaaS physique dans le cadre ses travaux sur les Hubs de mobilités au sein des villes intelligentes et durables.

Une nouvelle ère de la mobilité s'ouvre en France avec des coopérations entre les différentes parties prenantes, publiques et privées, locales et mondiales, opérateurs de transport et acteurs technologiques. Dans ce nouvel écosystème, le groupe RATP a pour ambition d'être un acteur privilégié des élus pour construire des villes intelligentes et durables.